LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS
AT URBANA-CHAMPAIGN

385.0947
R922n
v.2

The person charging this material is responsible for its return to the library from which it was withdrawn on or before the **Latest Date** stamped below.

Theft, mutilation, and underlining of books are reasons for disciplinary action and may result in dismissal from the University.

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY AT URBANA-CHAMPAIGN

OCT 2 5 1978

DEC 2 8 1978

MAR 2 0 1985

DEC 0 3 1990

MAY 2 8 1993

L161—O-1096

Къ столѣтію Комитета Министровъ.

(1802—1902)

НАША ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАЯ ПОЛИТИКА

ПО ДОКУМЕНТАМЪ АРХИВА

КОМИТЕТА МИНИСТРОВЪ.

Историческій очеркъ,

составленный Начальникомъ Отдѣленія Канцеляріи Комитета Министровъ

Н. А. КИСЛИНСКИМЪ,

ПОДЪ ГЛАВНОЮ РЕДАКЦІЕЮ

Статсъ-Секретаря Куломзина.

Томъ второй.

Изданіе Канцеляріи Комитета Министровъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
1902.

DII6358

Къ столѣтію Комитета Министровъ.
(1802—1902)

БИБЛІОТЕКА
Археологическаго Института

НАША ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАЯ ПОЛИТИКА

ПО ДОКУМЕНТАМЪ АРХИВА

КОМИТЕТА МИНИСТРОВЪ.

Историческій очеркъ,

составленный Начальникомъ Отдѣленія Канцеляріи Комитета Министровъ

Н. А. КИСЛИНСКИМЪ,

ПОДЪ ГЛАВНОЮ РЕДАКЦІЕЮ

Статсъ-Секретаря Куломзина.

Томъ второй.

Изданіе Канцеляріи Комитета Министровъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
1902.

Печатано по распоряженію Г. Управляющаго дѣлами Комитета Министровъ.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТИПОГРАФІЯ.

385.0947
R922m
v.2

ОГЛАВЛЕНІЕ.

СТР.

ГЛАВА ПЕРВАЯ (1869—1870 г.г.) 1

Оставленіе Мельниковымъ поста Министра Путей Сообщенія. Графъ В. А. Бобринской 2-й и его взгляды на желѣзнодорожное хозяйство. Установленіе новаго порядка реализаціи капиталовъ желѣзнодорожныхъ компаній. Приступъ къ выполненію сѣти 1868 г. Разрѣшеніе невключенной въ сѣть Бресто-Граевской линіи и отклоненіе нѣкоторыхъ предположеній о сооруженіи желѣзнодорожныхъ линій въ Завислинскомъ раіонѣ. Проектъ Великаго Князя Михаила Николаевича о сооруженіи Ростово-Владикавказской дороги и Высочайшее повелѣніе о выработкѣ проекта новой сѣти. Консолидированныя облигаціи и причины успѣха перваго выпуска ихъ. Отрицательныя стороны нашего желѣзнодорожнаго хозяйства семидесятыхъ годовъ.

ГЛАВА ВТОРАЯ (1870—1871 г.г.) 46

Утвержденіе проекта сѣти 1870 г. и приступъ къ его выполненію. Отчужденіе двухъ казенныхъ участковъ нашей юго-западной рельсовой сѣти и финансовые результаты этой мѣры. Узкоколейныя дороги. Подъѣздные пути, разрѣшенные въ 1870 г. Новыя правила о выдачѣ концессій. Результаты дѣятельности вѣдомства Путей Сообщенія по желѣзнодорожному строительству въ 1870 г. Дальнѣйшее развитіе нашей рельсовой сѣти въ 1871 г. Отчужденіе въ частныя руки двухъ желѣзнодорожныхъ линій, еще оставшихся въ завѣдываніи Правительства. Итоги дѣятельности Графа В. А. Бобринскаго въ области желѣзнодорожной политики.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ (1872—1873 г.г.) 107

Первые шаги графа А. П. Бобринскаго въ должности Министра. Дальнѣйшее развитіе нашей рельсовой сѣти. Перемѣна въ отношеніи Статс-Секретаря Рейтерна къ вопросу о гарантіи желѣзнодорожныхъ акцій; принципъ временной гарантіи ихъ. Мелкія линіи, разрѣшенныя въ 1872 г. Проектъ новаго порядка разсмотрѣнія и разрѣшенія желѣзнодорожныхъ дѣлъ. Облеченіе новаго проекта въ форму закона. Представленія о желѣзнодорожныхъ линіяхъ, къ осуществленію которыхъ предполагалось приступить въ 1873 г. Поддержка, оказанная графу А. П. Бобринскому въ Комитетѣ Министровъ. Нововведенія, проектированныя для уставовъ будущихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Окончательное обсужденіе предположеній Министра Путей Сообщенія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ и выясненіе положенія, занятаго Статс-Секретаремъ Рейтерномъ по отношенію къ этому вопросу. Рѣшеніе Комитета Министровъ ограничиться образованіемъ 4-хъ желѣзнодорожныхъ

стр.

компаній и видоизмѣненія, введенныя въ составленные для нихъ проекты уставовъ. Характеръ отношеній, установившихся между Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ къ концу 1873 года.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ (1873—1874 г.г.) 161

Вопросы: а) о гарантіи и б) о реализаціонной цѣнѣ акцій, предположенныхъ къ учрежденію желѣзнодорожныхъ компаній. Передача обнаружившагося между Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ разногласія на разсмотрѣніе Комитета Финансовъ и результаты этой мѣры. Событія, сопровождавшія открытіе подписокъ на акціи Оренбургской, Фастовской, Уральской и Привислянской желѣзныхъ дорогъ. Упраздненіе Комитета желѣзныхъ дорогъ съ передачею дѣлъ его въ вѣдѣніе Комитета Министровъ. Отсрочка обсужденія проекта Графа Бобринскаго о новомъ расширеніи нашей рельсовой сѣти. Предложеніе Министра Путей Сообщенія строить Донецкую и Мелитопольскую дороги на счетъ Правительства и отношеніе Комитета Министровъ къ этому предложенію. Отставка Графа Бобринскаго. Послѣднее представленіе Графа Бобринскаго въ Комитетъ Министровъ. Остальныя желѣзнодорожныя дѣла, разсмотрѣнныя Комитетомъ Министровъ въ 1873—1874 г.г. Общій взглядъ на нашу желѣзнодорожную политику 1873—1874 г.г.

ГЛАВА ПЯТАЯ (1874—1876 г.г.) 207

Положеніе нашего желѣзнодорожнаго дѣла послѣ выхода въ отставку Графа А. П. Бобринскаго. Программа дальнѣйшаго движенія нашего желѣзнодорожнаго строительства, выработанная Ген. Ад. Посьетомъ. Зачатки тарифной реформы. Приступъ къ исполненію проекта Министра Путей Сообщенія. Дѣятельность Правительства по улучшенію условій движенія на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ. Измѣненіе проекта сооруженія Уральской дороги. Состояніе нашего государственнаго кредита передъ Турецкою кампаніею.

ГЛАВА ШЕСТАЯ (1876—1881 г.г.) 258

Экстренные расходы, обусловленные военнымъ временемъ. Дѣятельность Комитета Министровъ по желѣзнодорожной части въ продолженіе Турецкой кампаніи. Положеніе нашихъ финансовъ по окончаніи Турецкой войны и отставка Рейтерна. Возобновленіе желѣзнодорожнаго строительства по окончаніи войны. Заботы Правительства объ увеличеніи провозоспособности нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Новыя линіи, разрѣшенныя къ постройкѣ въ 1880 г. Финансовое положеніе нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ въ 1880 г. Эволюція во взглядахъ Правительства на роль Государства въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Возвращеніе къ способу постройки желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ Правительства. Первый случай выкупа въ казенное управленіе частной желѣзной дороги (Харьково-Николаевской). Общій взглядъ на нашу желѣзнодорожную политику за періодъ времени 1868—1881 г.г.

ПРИЛОЖЕНІЯ. Карты желѣзнодорожныхъ сѣтей 1870, 1873 и 1875 г.г.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

(1869—1870 г.г.).

Оставленіе Мельниковымъ поста Министра Путей Сообщенія.

Въ концѣ 1868 г., какъ извѣстно, была утверждена, съ нѣкоторыми измѣненіями, выработанная Ген. Лейт. Мельниковымъ новая сѣть рельсовыхъ путей, осуществленіе которой было признано настоятельно необходимымъ въ ближайшемъ будущемъ *); съ 1869 г. предстояло приступить къ ея выполненію, пользуясь при этомъ Высочайше одобренными 18 Октября 1868 г. правилами о порядкѣ выдачи концессій.

Исполненіе этой задачи во всемъ ея объемѣ не выпало на долю Мельникова: Высочайшимъ указомъ 20 Апрѣля 1869 г. онъ былъ уволенъ отъ должности Министра Путей Сообщенія съ назначеніемъ Членомъ Государственнаго Совѣта. Отставка эта не могла считаться неожиданностью. Собственно говоря, вся исторія управленія Мельникова вѣдомствомъ Путей Сообщенія, въ той части ея, которая имѣетъ отношеніе къ желѣзнодорожной политикѣ, представляетъ не что иное, какъ исторію борьбы противъ принципіальныхъ взглядовъ на желѣзнодорожное дѣло Министра Финансовъ, Статсъ-Секретаря Рейтерна. Сперва спорный вопросъ былъ поставленъ въ очень категорической формѣ: что выгоднѣе съ обще-государственной точки зрѣнія — постройка ли желѣзныхъ дорогъ частными предпринимателями, или же сооруженіе ихъ распоряженіемъ

*) См. I-ый томъ настоящаго очерка, гл. VI. Въ сѣть включены были линіи:
1) отъ ст. Лозовой до Севастополя;
2) отъ Либавы до одного изъ удобнѣйшихъ пунктовъ Ковно-Виленской линіи;
3) отъ одного изъ пунктовъ Курско-Кіевской линіи до Могилева;
4) отъ Могилева до Бреста;
5) отъ Борисоглѣбска до Царицына;
6) отъ Воронежа до Грушевки;
7) отъ Самары до Бузулука, и
8) отъ одного изъ пунктовъ Кіево-Балтской дороги къ Бресту.
Общее протяженіе сѣти предполагалось въ 3,236 верстъ.

казны? Мельникову, бывшему рѣшительнымъ сторонникомъ системы казенной постройки, удалось, въ первые года своего управленія Министерствомъ (тогда еще Главнымъ Управленіемъ) Путей Сообщенія, настоять на приступѣ къ сооруженію, средствами казны, цѣлой сѣти рельсовыхъ путей въ юго-западной Россіи и дороги отъ Москвы до Курска; но, уже начиная съ 1865 г., Министръ Финансовъ, въ рядѣ всеподданнѣйшихъ докладовъ и заявленій, дѣлавшихся имъ въ высшихъ государственныхъ учрежденіяхъ, не переставалъ послѣдовательно проводить мысль, что для успѣха нашего желѣзнодорожнаго строительства необходимо предоставить это дѣло частной иниціативѣ, по примѣру западно-европейскихъ государствъ, въ большинствѣ которыхъ въ то время процвѣтала концессіонная система. Взглядъ этотъ пользовался поддержкою столь авторитетнаго государственнаго дѣятеля, какъ Чевкинъ; его раздѣляли и другіе члены центральныхъ правительственныхъ установленій. При такомъ единодушномъ отпорѣ Мельникову поневолѣ пришлось покинуть мысль объ исполненіи всѣхъ признававшихся имъ необходимыми желѣзныхъ дорогъ на средства и распоряженіемъ Правительства: на многократныя и рѣшительныя заявленія Рейтерна, что казна не обладаетъ достаточными рессурсами для принятія на свой счетъ расходовъ по отстройкѣ намѣченныхъ желѣзнодорожныхъ линій, возражать было безполезно; строить же желѣзныя дороги было необходимо и дѣло это не терпѣло ни малѣйшаго отлагательства. Мельниковъ, хотя и не имѣлъ, такимъ образомъ, возможности послѣдовательно примѣнять на практикѣ способъ постройки рельсовыхъ путей, признававшійся имъ за единственно раціональный, все же на цѣломъ рядѣ отдѣльныхъ примѣровъ доказалъ, что его взгляды не основаны на апріорныхъ теоретическихъ выводахъ и что его расчеты о практичности сооруженія дорогъ на казенныя средства находятъ оправданіе въ дѣйствительности. Уступивъ, тѣмъ не менѣе, необходимости и примирившись съ мыслью, что по состоянію нашихъ бюджетныхъ средствъ мы не можемъ строить желѣзныя дороги на счетъ казны, Мельниковъ продолжалъ, однако, твердо вѣрить—помимо преимуществъ сооруженія желѣзнодорожныхъ линій Правительствомъ—еще и въ превосходство эксплоатаціи ихъ распоряженіемъ Государства: его энергичная защита неприкосновенности правъ казны на Николаевскую

дорогу служитъ яркимъ тому доказательствомъ. Когда же онъ увидѣлъ, что и этотъ взглядъ не встрѣтилъ сочувствія въ руководящихъ сферахъ и что сами представители высшихъ административныхъ учрежденій были склонны считать Правительство мало способнымъ вести своимъ распоряженіемъ сложныя коммерческія предпріятія, въ родѣ желѣзнодорожныхъ, то ему оставалось только сложить съ себя отвѣтственность за послѣдствія такой системы веденія желѣзнодорожнаго хозяйства, которую онъ, въ силу своихъ исконныхъ убѣжденій, не могъ считать нормальною.

Послѣднимъ поводомъ, ускорившимъ рѣшеніе Мельникова испросить у Государя отставку, явился исходъ дѣла объ усиленіи провозоспособности Московско-Рязанской, Рязанско-Козловской и Орловско-Витебской желѣзныхъ дорогъ. Возникновеніе этого дѣла относилось еще къ 1868 г. До свѣдѣнія Государя дошли жалобы нѣсколькихъ хлѣботорговцевъ на то, что на упомянутыхъ линіяхъ грузы задерживаются по нѣскольку мѣсяцевъ и не доставляются своевременно къ мѣстамъ назначенія, чѣмъ нарушаются интересы отечественной торговли. Государь приказалъ изслѣдовать дѣло и возложилъ эту задачу на вновь назначеннаго около того времени Товарищемъ Министра Путей Сообщенія Свиты Генералъ-Маіора Графа В. А. Бобринскаго. Бобринской, объѣхавъ раіонъ перечисленныхъ выше желѣзныхъ дорогъ, вернулся въ Петербургъ со всеподданнѣйшею запискою, въ которой признавалъ всѣ жалобы хлѣбопромышленниковъ основательными и предлагалъ рядъ мѣръ для приведенія въ надлежащее положеніе осмотрѣнныхъ имъ дорогъ (проложеніе втораго пути на Московско-Рязанской дорогѣ, увеличеніе разъѣздовъ, усиленіе водоснабженія, пріобрѣтеніе новаго подвижнаго состава для всѣхъ трехъ линій и т. п.). Расходы на необходимыя, по его мнѣнію, усовершенствованія исчислены были Бобринскимъ въ суммѣ около 9 милл. руб.; эта сумма предполагалась къ выдачѣ обществамъ изъ казенныхъ средствъ, въ видѣ соотвѣтственной ссуды каждой отдѣльной компаніи *). Для разсмотрѣнія поднятаго вопроса было затѣмъ учреждено, по Высочайшему повелѣнію, Особое Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Графа Строганова (Предсѣдателя Комитета желѣз-

*) См. приложенія къ Журн. Ком. Мин. за Апрѣль 1869 г.

ныхъ дорогъ), въ составѣ: Министра Финансовъ и Министра Путей Сообщенія съ его Товарищемъ (составителемъ проекта). Изучая матеріалы для будущихъ засѣданій Совѣщанія, Мельниковъ впервые познакомился съ запискою Графа Бобринскаго, которую тотъ, по возвращеніи изъ своей поѣздки, представилъ непосредственно Государю, даже не доведя содержанія ея до свѣдѣнія своего ближайшаго начальника. Этотъ поступокъ тѣмъ болѣе раздражилъ Мельникова, что выводы Графа Бобринскаго оказались далеко несогласными со взглядами Министра Путей Сообщенія. Мельниковъ считалъ жалобы на хлѣбныя залежи сильно преувеличенными и въ своемъ отзывѣ ручался за то, что къ открытію навигаціи всѣ недоставленные еще къ мѣстамъ отправленія отпускные грузы будутъ перевезены и получатъ возможность своевременно быть отправленными за границу, притомъ безъ затраты столь крупныхъ казенныхъ средствъ, какія требуетъ Графъ Бобринской. Въ засѣданіи Совѣщанія, однако, взгляды Мельникова не нашли поддержки со стороны Предсѣдателя и прочихъ Членовъ; Государь также принялъ сторону большинства. Мельниковъ, считая, что подобное рѣшеніе является признакомъ недовѣрія къ его компетентности въ вопросахъ, непосредственно касающихся ввѣреннаго ему вѣдомства, не нашелъ удобнымъ, послѣ такого исхода дѣла, оставаться во главѣ Министерства Путей Сообщенія и подалъ въ отставку. Государь уволилъ его при весьма милостивомъ рескриптѣ, въ которомъ отдавалось должное важнымъ заслугамъ Мельникова передъ Россіею, выразившимся въ особенности въ заботахъ его о всемѣрномъ развитіи нашей рельсовой сѣти. Дѣйствительно, Мельниковъ могъ покинуть Министерство съ яснымъ сознаніемъ успѣшнаго выполненія возложенной на него Государемъ задачи. При вступленіи его въ должность Главноуправляющаго Путями Сообщенія Императоръ Александръ Николаевичъ поручилъ Мельникову обратить особое вниманіе на возможное умноженіе рельсовыхъ путей, какъ на одну изъ насущнѣйшихъ потребностей нашего отечества. Мельниковъ съ непреклонною энергіею взялся за дѣло; изъ предшествовавшаго изложенія достаточно видно, съ какими многочисленными препятствіями ему приходилось бороться; всѣ эти препятствія не помѣшали ему, однако, добиться того, что за его 7-ми-лѣтнее управленіе Министер-

ствомъ сѣть нашихъ желѣзныхъ дорогъ увеличилась на 6,580 верстъ (изъ нихъ ко времени его отставки было окончательно отстроено 3,375 верстъ, остальныя находились въ постройкѣ).

Прежде чѣмъ покинуть постъ Министра, Мельниковъ успѣлъ еще провести въ Комитетѣ Министровъ дѣло о *Константиновской вѣтви* Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги. Вѣтвь эта не вошла въ сѣть 1868 г. и возникновеніе вопроса о ней обусловливалось предложеніемъ Великобританскаго подданнаго Джона Юза (Hughes) образовать общество каменноугольнаго, желѣзодѣлательнаго и рельсоваго производствъ на югѣ Россіи, причемъ желѣзнодорожная вѣтвь предназначалась для соединенія предположеннаго къ устройству проектированнымъ обществомъ завода съ общею желѣзнодорожною сѣтью Имперіи. Въ глазахъ Правительства, усиленно заботившагося о развитіи металлургическаго производства въ Россіи, такой проектъ неминуемо долженъ былъ встрѣтить сочувствіе и поощреніе, и дѣйствительно, какъ для устройства завода, такъ и для сооруженія подъѣзднаго пути къ нему отъ Харьково-Азовской дороги Юзу удалось выговорить весьма льготныя условія *). Для устройства имѣвшаго дѣйствовать на мѣстныхъ матеріалахъ завода ему былъ безвозмездно уступленъ участокъ земли въ 500 дес. у с. Желѣзнаго, Бахмутскаго уѣзда, дарована ссуда отъ Правительства въ 500.000 р., предоставлено право въ теченіе 10 лѣтъ получать премію по 50 к. за каждый пудъ выдѣланныхъ рельсовъ при производствѣ не менѣе 300,000 пуд. въ годъ и обезпеченъ соотвѣтствующій правительственный заказъ рельсовъ. Что же касалось желѣзнодорожной вѣтви, протяженіемъ около 85 верстъ, то потребный на отстройку ея капиталъ было предположено собрать выпускомъ исключительно однѣхъ акцій, по расчету поверстной стоимости не свыше 63.000 р. мет. Правительство не измѣнило принятому имъ въ то время обычаю—не гарантировать акцій частныхъ

*) Юзъ былъ собственно правопреемникомъ Князя Кочубея, который еще въ 1867 г. заручился согласіемъ Правительства на устройство желѣзодѣлательнаго и рельсопрокатнаго завода въ разсматриваемой мѣстности, но не могъ собрать нужныхъ для осуществленія задуманнаго имъ предпріятія капиталовъ. Юзъ повелъ дѣло болѣе энергично и ему удалось пустить въ дѣйствіе первый желѣзодѣлательный заводъ на югѣ Россіи, чего, какъ извѣстно, не могъ сдѣлать Поляковъ, получившій около того же времени, наряду съ концессіей на Курско - Харьково - Азовскую линію, и разрѣшеніе устроить подобнаго же рода заводъ (см. томъ I, гл. V настоящаго очерка).

обществъ, но въ данномъ случаѣ сдѣлало для обезпеченія сооруженія Константиновской дороги гораздо болѣе: оно выдало ссуду въ размѣрѣ трехъ четвертей стоимости линіи и предоставило обществу будущей дороги выпустить акціи лишь на одну четверть размѣра основнаго капитала, причемъ возвратъ ссуды дозволялось впослѣдствіи произвести также выпускомъ акцій. Оказавъ обществу подобныя льготы, Комитетъ Министровъ, при разсмотрѣніи этого дѣла, призналъ, однако, необходимымъ потребовать, чтобы Правительству, въ виду его участія въ образованіи строительнаго капитала линіи, было обезпечено должное вліяніе на будущую дѣятельность общества; участіе это выразилось въ назначеніи въ составъ правленія общества директора отъ Правительства,—мѣра, о которой упоминалось въ окончательной редакціи устава общества, Высочайше утвержденнаго 24 Апрѣля 1870 г. Кромѣ того, еще въ концессіи, одобренной Государемъ 18 Апрѣля 1869 г., было постановлено, что, по погашеніи выданной обществу ссуды, излишекъ чистаго дохода сверхъ 5% на основной капиталъ дѣлится между акціонерами и Правительствомъ соразмѣрно ихъ участію въ этомъ капиталѣ.

Въ приведенныхъ постановленіяхъ нельзя не видѣть стремленія Правительства принять болѣе рѣшительныя, чѣмъ въ прежнее время, мѣры для заявленія своихъ правъ на участіе въ прибыляхъ компаній, капиталы которыхъ реализуются при непосредственномъ содѣйствіи Государства *). Роль, которую игралъ Комитетъ Министровъ въ разрѣшеніи дѣла о Константиновской дорогѣ, можетъ служить наглядымъ примѣромъ отмѣченной уже ранѣе (т. I, гл. IV) перемѣны отношенія Комитета (приблизительно съ конца 1868 г.) къ вопросу о взаимныхъ обязательствахъ казны и желѣзнодорожныхъ обществъ: допущенныя въ прежнее время послабленія въ этомъ смыслѣ были, повидимому, ясно сознаны Правительствомъ и оно, по мѣрѣ возможности, прилагало усилія къ водворенію въ разсматриваемой области правоотношеній болѣе нормальнаго порядка. Къ сожалѣнію, какъ съ достаточною ясностью видно изъ дальнѣйшаго хода нашего желѣзнодорожнаго дѣла, постановленія, преслѣдовавшія такую цѣль,

*) До 1869 г. директора отъ Правительства существовали только въ правленіяхъ Главнаго Общества и Курско-Кіевской дороги.

на практикѣ внесли мало перемѣнъ въ отношенія между договаривавшимися сторонами: заправители желѣзнодорожныхъ компаній умѣли весьма искусно обходить постановленія концессій и уставовъ; Правительство же, боясь слишкомъ строгою взыскательностью затормозить дѣло развитія частнаго желѣзнодорожнаго строительства, по большей части проявляло значительную податливость при разрѣшеніи спорныхъ вопросовъ, затрагивавшихъ казенные интересы.

Предпріятіе Юза осуществилось съ полнымъ успѣхомъ: устроенный имъ желѣзодѣлательный заводъ былъ первымъ на югѣ Россіи заводомъ подобнаго рода, ставшимъ сразу на прочную ногу *), и Мельникову, еще до оставленія имъ Министерства Путей Сообщенія, удалось, такимъ образомъ, связать свое имя съ возникновеніемъ первыхъ попытокъ насажденія желѣзодѣлательнаго производства въ раіонѣ Донецкаго бассейна.

Графъ В. А. Бобринской 2-й и его взгляды на желѣзнодорожное хозяйство.

Преемникомъ Мельникова былъ назначенъ Свиты Его Величества Генералъ-Маіоръ Графъ Владиміръ Алексѣевичъ Бобринской 2-ой, занимавшій съ 4 Іюня 1868 г. постъ Товарища Министра Путей Сообщенія. Назначеніе это знаменовало собою рѣшительное торжество взглядовъ на желѣзнодорожное дѣло Статсъ-Секретаря Рейтерна: Графъ Бобринской всецѣло раздѣлялъ точку зрѣнія Министра Финансовъ въ вопросѣ о предпочтительности казенной или частной системы сооруженія и эксплоатаціи рельсовыхъ путей, отдавая полное преимущество послѣдней. Въ теченіе его кратковременнаго управленія Министерствомъ Путей Сообщенія (1869—1871) **) не только не было приступлено къ постройкѣ желѣзнодорожныхъ сообщеній на средства казны (кромѣ незначительной Ливенской вѣтви, сооруженной, какъ будетъ указано ниже, при совершенно

*) Въ началѣ 60-хъ годовъ былъ устроенъ въ Екатеринославской губерніи казенный чугуноплавильный заводъ (Петровскій); нѣсколько времени спустя былъ сооруженъ второй такой же заводъ (Лисичанскій). Оба они, однако, вскорѣ принуждены были прекратить свое производство, преимущественно вслѣдствіе неудачнаго выбора мѣстности для ихъ устройства. Затѣмъ, рельсовый заводъ, который обязался устроить Поляковъ на линіи Курско-Харьково-Азовской жел. дороги (см. т. I, гл. V), какъ извѣстно, не былъ осуществленъ; взамѣнъ его Поляковъ заложилъ на отведенномъ ему участкѣ угольныя копи, которыя получили значительное развитіе, снабжая топливомъ Курско-Харьково-Азовскую дорогу (см. Антиповъ. Обзоръ правительственныхъ мѣропріятій по развитію въ Россіи металлической промышленности, Изд. М-ва Финансовъ. СПБ. 1879 года).

**) Гр. Бобринской былъ назначенъ Исправляющимъ должность Министра и до самой отставки своей не былъ утвержденъ въ званіи Министра.

особыхъ условіяхъ и небольшаго подъѣзднаго пути отъ Павельца до Скопина, предназначеннаго съ самаго приступа къ его постройкѣ къ передачѣ въ эксплоатацію частному обществу), но и отстроенныя уже къ тому времени на казенный счетъ желѣзныя дороги были переданы въ пользованіе частнымъ компаніямъ. Казенная эксплоатація осуждалась повидимому безповоротно: начало 70-хъ годовъ останется памятнымъ въ исторіи русскихъ желѣзныхъ дорогъ какъ время крайняго, вѣрнѣе сказать—односторонняго, увлеченія частнымъ желѣзнодорожнымъ хозяйствомъ и можетъ въ этомъ отношеніи сравниться только съ концомъ 50-хъ годовъ, когда, какъ извѣстно, съ особою силою проявилась реакція противъ господствовавшей до тѣхъ поръ системы правительственной централизаціи и обозначилось движеніе въ пользу частной иниціативы вообще. Въ средѣ руководящихъ государственныхъ дѣятелей разсматриваемаго въ настоящей главѣ періода времени не находилось, повидимому, ни одного представителя взгляда, противоположнаго воззрѣніямъ Графа Бобринскаго *), такъ что послѣдній, въ своихъ представленіяхъ въ Комитетъ Министровъ, не считалъ даже нужнымъ останавливаться на мотивахъ своего нерасположенія къ казенному желѣзнодорожному хозяйству: они и безъ того были всѣмъ понятны. Типическимъ примѣромъ въ этомъ смыслѣ можетъ служить записка объ учрежденіи общества Кіево-Брестской дороги (см. слѣдующую главу). Она начинается такимъ заявленіемъ Исправл. должность Министра Путей Сообщенія: «Въ юго-западной Россіи, по правую сторону Днѣпра, всѣ желѣзныя дороги строились до сихъ поръ на счетъ Правительства; Министерство Путей Сообщенія нынѣ полагаетъ болѣе удобнымъ предоставить сооруженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ частнымъ компаніямъ, причемъ находитъ, что и самая эксплоатація казенныхъ дорогъ Правительствомъ сопряжена съ затрудненіями, вслѣдствіе чего

*) Мельниковъ не можетъ въ данномъ случаѣ идти въ счетъ—онъ принималъ участіе въ желѣзнодорожныхъ дѣлахъ, обсуждавшихся въ Комитетѣ Министровъ, только въ случаѣ особаго на то приглашенія, какъ было при обсужденіи вопроса о продажѣ Московско-Курской дороги (см. ниже). Въ этомъ дѣлѣ къ его мнѣнію присоединился и Предсѣдатель Комитета Министровъ Князь Гагаринъ, но послѣдній, ни до того времени, ни позднѣе, никогда не высказывался (по крайней мѣрѣ оффиціально) противъ желѣзнодорожной политики Гр. Бобринскаго, несмотря на то, что въ Комитетѣ Министровъ, подъ его предсѣдательствомъ, и въ 1869 и въ 1870 г.г. разбиралось нѣсколько дѣлъ, въ которыхъ главныя основанія этой политики выступали съ несомнѣнною ясностью.

вообще удобнѣе предоставить эксплоатацію и такихъ линій частнымъ обществамъ» *).

Какъ въ этомъ, такъ и въ другихъ однородныхъ представленіяхъ Графа В. А. Бобринскаго было бы напраснымъ трудомъ искать какихъ либо соображеній, обосновывающихъ принятую Исправл. должность Министра Путей Сообщенія точку зрѣнія: очевидно, они, по его мнѣнію, были излишни. Считалось разъ навсегда рѣшеннымъ, что органы правительственнаго желѣзнодорожнаго управленія, не будучи непосредственно заинтересованы въ возвышеніи доходности поручаемыхъ ихъ вѣдѣнію линій, не могутъ идти въ сравненіе съ руководителями частныхъ компаній, состоящими подъ контролемъ акціонеровъ и, наряду съ послѣдними, заинтересованными въ выработкѣ возможно высокаго дивиденда, для полученія котораго требуется энергія и предпріимчивость въ веденіи дѣла, а отнюдь не формально - безучастное отношеніе къ нему. Въ такомъ именно формализмѣ обвинялась казенная администрація; Правительство какъ будто забывало, что отъ него же самого зависѣло бы устранить подобнаго рода явленіе, обѣщавъ своимъ исполнительнымъ органамъ извѣстное процентное вознагражденіе, пропорціональное вырабатываемымъ прибылямъ или достигаемымъ сбереженіямъ. Подобную мѣру съ успѣхомъ примѣнялъ Мельниковъ при сооруженіи на средства казны сѣти дорогъ въ юго-западныхъ губерніяхъ и Московско-Курской линіи, но о ней, какъ кажется, не желали вспоминать, и система казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства принципіально была объявлена несостоятельною. Частную же иниціативу было предположено поощрять всѣми силами, тщательно слѣдя за тѣмъ, чтобы дѣятельность желѣзнодорожныхъ компаній не носила того характера, какой, по мнѣнію самого же Правительства, былъ присущъ казенному управленію **). Для этого признавалось необходимымъ стремиться къ поддержанію въ компаніяхъ духа иниціативы и

---

*) Представл. Исправл. должность М-ра П. С. въ Ком. Мин. отъ 27 Февраля 1870 г. за № 237.

**) См. Журн. Ком. Министровъ 9 Іюня 1870 г. по дѣлу объ образованіи общества Одесской дороги (подробности этого дѣла изложены въ слѣдующей главѣ). Въ журналѣ этомъ, между прочимъ, говорится: «Въ случаяхъ, когда акціонеры не могутъ надѣяться на быстрое возвышеніе чистой прибыли сверхъ гарантированнаго процента, общества, *теряя всякую энергію, близко подходятъ, по характеру своей дѣятельности, къ казенному управленію*».

энергіи для усовершенствованія разъ начатаго дѣла и тѣмъ обезпечить дальнѣйшее расширеніе нашей желѣзнодорожной сѣти, а съ нимъ и развитіе производительныхъ силъ отдѣльныхъ мѣстностей Имперіи.

Установленіе новаго порядка реализаціи капиталовъ желѣзнодорожныхъ компаній.

Вопросъ о томъ, какими мѣрами можно вѣрнѣе достигнуть такой цѣли, въ 1869 г. явился предметомъ обсужденія Особаго Совѣщанія, которое полагало: постановить въ видѣ общаго правила, что акціи желѣзнодорожныхъ обществъ впредь не должны пользоваться гарантіею Правительства; облигаціонные же капиталы было рѣшено на будущее время неизмѣнно оставлять за Правительствомъ, съ предоставленіемъ послѣднему дѣлать выпуски облигацій отъ своего имени и съ отпускомъ обществамъ, взамѣнъ облигацій, соотвѣтствующихъ суммъ изъ желѣзнодорожнаго фонда. Само собою разумѣется, что уплата казнѣ процентовъ и погашенія по такимъ облигаціямъ, взамѣнъ которыхъ частныя компаніи получали наличные капиталы по заранѣе условленному курсу, лежала на обязанности обществъ.

Къ сожалѣнію, подлиннаго журнала упомянутаго выше Совѣщанія не находится ни въ архивѣ Комитета Министровъ, ни въ дѣлахъ Комитета Финансовъ *); несмотря на это, о мотивахъ, приведшихъ къ такой мѣрѣ, можно, казалось бы, съ достаточною достовѣрностью догадываться, если припомнить прежнюю дѣятельность на поприщѣ желѣзнодорожной политики Статсъ-Секретаря Рейтерна, по иниціативѣ котораго Правительство и до 1869 г. иногда оставляло за собою облигаціи желѣзнодорожныхъ компаній, а также отказывало въ гарантіи акціонернымъ капиталамъ. Съ помощью этой комбинаціи Правительство желало достигнуть того, чтобы, не запружая денежныхъ рынковъ желѣзнодорожными бумагами и не подвергая своего кредита опасности быть поколебленнымъ возможными неудачами частныхъ компаній въ дѣлѣ реализаціи, ихъ собственнымъ распоряженіемъ, гарантированныхъ Пра-

*) Объ этомъ Совѣщаніи упоминается, и то вскользь, лишь въ Журн. Ком.-Мин. 20 и 27 Мая 1869 г. (по дѣлу о выдачѣ концессіи на Либавскую дорогу), причемъ говорится лишь о томъ, что заключеніе Совѣщанія, сущность котораго здѣсь приведена, удостоилось утвержденія Государя 23 Апрѣля того же 1869 г. Изданія Министерства Путей Сообщенія (Сборникъ свѣдѣній о жел. дорогахъ и Краткій очеркъ распространенія и развитія жел. дор. въ Россіи) ограничиваются перепечаткою тѣхъ же свѣдѣній.

вительствомъ капиталовъ, обезпечить постройку необходимыхъ новыхъ дорогъ, передавая на руки предпринимателямъ большую часть потребныхъ имъ денежныхъ рессурсовъ. Освобождая, такимъ образомъ, частныя компаніи отъ заботъ пріискивать себѣ полностью необходимыя для строительныхъ работъ суммы, Правительство не считало болѣе нужнымъ даровать гарантію акціонернымъ капиталамъ: признавалось несомнѣннымъ, что каждый солидный предприниматель и безъ казенной гарантіи, въ силу своего личнаго кредита, будетъ въ состояніи собрать ту небольшую часть основнаго капитала (1/3 или 1/4), которая обыкновенно выпускалась въ акціяхъ *). Кромѣ того, приведенною мѣрою Правительство, помимо уменьшенія своего риска по отвѣтственности за доходы желѣзнодорожныхъ обществъ, думало достигнуть той общей цѣли, о которой говорено выше, т. е. побудить частныя компаніи къ самостоятельной дѣятельности и поставить полученіе ими дивидендовъ въ зависимость отъ степени ихъ собственной энергіи и распорядительности.

Насколько такая цѣль была достигнута—это покажетъ дальнѣйшее изложеніе; во всякомъ случаѣ для слѣдованія намѣченной политикѣ необходимо было обезпечить приливъ значительныхъ рессурсовъ въ желѣзнодорожный фондъ. Министръ Финансовъ, конечно, вполнѣ ясно это сознавалъ и, какъ будетъ указано ниже, своевременно озаботился пріисканіемъ средствъ, необходимыхъ для осуществленія плана будущаго участія Правительства въ расходахъ на желѣзнодорожное строительство, выработаннаго имъ, Министромъ Финансовъ, при ближайшемъ участіи новаго Исправл. должность Министра Путей Сообщенія.

Приступъ къ выполненію сѣти 1868 года.

Что касалось до этого послѣдняго, то непосредственною задачею его, по вступленіи въ новую должность, являлось выполненіе желѣзнодорожной сѣти, Высочайше утвержденной еще при его предшественникѣ (27 Декабря 1868 г.). На первомъ мѣстѣ въ упомянутой сѣти стояла Лозово-Севастопольская дорога, уже давно, какъ извѣстно, ожидавшая своей

*) Этотъ взглядъ былъ высказанъ Министромъ Финансовъ въ его, совмѣстномъ съ Исправл. должность Министра Путей Сообщенія, всеподданнѣйшемъ докладѣ отъ 17 Декабря 1870 г. (по дѣлу о новыхъ правилахъ выдачи концессій; см. слѣдующую главу).

очереди, и о которой Мельниковъ въ частныхъ бесѣдахъ говорилъ, что «она не дается ему, какъ кладъ». Однако и въ данномъ случаѣ не удалось рѣшить вопросъ о ней окончательно: уже въ началѣ 1869 г. Статсъ-Секретарь Рейтернъ выразилъ сомнѣніе относительно того, не представляетъ ли дарованіе концессіи на всю линію отъ Лозовой до Севастополя значительныхъ неудобствъ въ виду разнохарактерности мѣстности, частью степной, частью гористой, по которой пройдетъ линія. По мнѣнію Министра Финансовъ, при отсутствіи данныхъ о стоимости горныхъ дорогъ въ предѣлахъ Россіи, трудно будетъ, хотя бы съ приблизительною точностью, опредѣлить среднюю поверстную стоимость всей Лозово-Севастопольской линіи, въ виду чего концессіонеры могутъ или назначить слишкомъ высокую цѣну, или, увлекаемые конкурренціею, принять такую стоимость всей линіи, за которую будетъ невозможно ее отстроить. Кромѣ того, при начатіи работъ одновременно на всемъ протяженіи пути, $^{9}/_{10}$ линіи (степной участокъ) будутъ окончены гораздо ранѣе отстройки труднаго по условіямъ сооруженія горнаго участка (около Севастополя); эта оконченная часть линіи будетъ такимъ образомъ нѣсколько лѣтъ оставаться безъ пользы для края и въ ущербъ для акціонернаго капитала. Если же выдавать концессію отдѣльно на каждый участокъ, то для горнаго участка едва ли возможно будетъ найти помѣщеніе акціонерному капиталу *).

По этому вопросу завязалась оживленная переписка между заинтересованными вѣдомствами; одно время возникло даже предположеніе объ отстройкѣ горнаго участка Лозово-Севастопольской линіи на счетъ казны, съ непремѣннымъ, однако, условіемъ передачи его, по отстройкѣ, въ эксплоатацію частной компаніи, которою будетъ сооруженъ головной участокъ дороги,—условіемъ, въ которомъ лишній разъ высказалось недовѣріе къ эксплоатаціи рельсовыхъ путей распоряженіемъ Правительства. Прибѣгать къ этой мѣрѣ не представилось, однако, необходимости: въ Министерствѣ Путей Сообщенія были собраны данныя, на основаніи которыхъ можно было предполагать, что техническія трудности отстройки горнаго участка линіи (который Министерство признавало лишь «вол-

*) Сб. свѣд. о жел. дор., изд. М. П. С. (1870—72 г.г. Отдѣлъ II, стр. 90).

нистымъ») не такого свойства, чтобы возвысить на слишкомъ крупную сумму среднюю поверстную стоимость всей дороги.

Кромѣ того, стали въ большомъ количествѣ поступать ходатайства частныхъ предпринимателей о выдачѣ имъ концессіи на всю линію до Севастополя; наплывъ подобнаго рода ходатайствъ продолжался и въ 1869 и въ слѣдующемъ 1870 году, причемъ предлагавшіяся конкуррентами условія заставляли предполагать, что свѣдѣнія, собранныя Министерствомъ Путей Сообщенія относительно стоимости проектированной линіи, соотвѣтствуютъ дѣйствительности, и что стоимость эта не уклонится сколько нибудь значительно отъ средней поверстной цѣны нашихъ степныхъ линій, которая самимъ Министромъ Финансовъ опредѣлялась въ 50.000 руб. *). Тѣмъ не менѣе, въ виду многочисленности предложеній на сооруженіе Лозово-Севастопольской дороги, окончательное рѣшеніе вопроса о выдачѣ концессіи тому или другому предпринимателю пришлось отложить до подробнаго ознакомленія съ проектомъ каждаго изъ нихъ, что потребовало не мало времени; только въ 1871 г. удалось довести это дѣло до конца (см. ниже).

Слѣдующею по очереди дорогою была линія *Либавская;* къ обсужденію вопроса о ней было приступлено безотлагательно. Въ представленіи своемъ по этому дѣлу Графъ Бобринской указывалъ на то, что, по точному смыслу Высочайшаго повелѣнія о приведеніи въ исполненіе сѣти 1868 г., включенныя въ нее линіи—въ томъ числѣ и Либавская—имѣютъ право на содѣйствіе со стороны казны. Въ данномъ случаѣ, въ виду постановленія Особаго Совѣщанія, утвержденнаго 23 Апрѣля 1869 г. (о формѣ и порядкѣ оказанія подобнаго содѣйствія; см. выше), облигаціямъ проектированнаго общества Либавской дороги предположено присвоить правительственную гарантію, съ оставленіемъ всего облигаціоннаго капитала за Правительствомъ по цѣнѣ 75 за сто (примѣнительно къ тогдашнему курсу нашихъ желѣзнодорожныхъ облигацій на заграничныхъ биржахъ), акціонерный же капиталъ оставить безъ гарантіи.

На этихъ главныхъ основаніяхъ была составлена нормаль-

---

*) См. тамъ же, а также всеподд. докладъ М-ра Ф. и Исправл. должность М-ра П. С. отъ 17 Декабря 1870 г. (дѣло Совѣта Министровъ № 75).

ная концессія, образцомъ для которой послужила концессія на Московско-Смоленскую дорогу, съ нѣкоторыми, впрочемъ, существенными измѣненіями и дополненіями. Прежде всего былъ вполнѣ точно опредѣленъ способъ выдачи Правительствомъ обществу денежныхъ суммъ взамѣнъ оставляемыхъ за Правительствомъ облигацій: предполагалось выдавать наличныя деньги въ размѣрѣ $^2/_3$ стоимости работъ и поставокъ, исполненныхъ по расцѣночной вѣдомости, и при томъ лишь по засвидѣтельствованіи правительственной инспекціи о дѣйствительномъ окончаніи такихъ работъ *). Затѣмъ было опредѣленно оговорено, что проценты въ пользу Правительства за отпускаемыя обществу суммы исчисляются со дня выдачи каждой суммы и относятся—до открытія дороги—на основной капиталъ компаніи, а впослѣдствіи отчисляются прежде всѣхъ другихъ платежей изъ чистаго дохода общества. Далѣе, параграфъ, въ которомъ говорится о назначеніи правительственной коммисіи для ежегодной повѣрки книгъ общества, былъ дополненъ существенною оговоркою, не встрѣчавшейся прежде въ столь опредѣленной редакціи: оговоркою этою къ прямымъ обязанностямъ коммисіи относилось, между прочимъ, опредѣленіе точной цифры ежегоднаго чистаго дохода компаніи—само собою понятно, какое значеніе имѣло такое постановленіе въ виду финансовыхъ отношеній Правительства къ обществу. Такъ же опредѣленно былъ редактированъ и параграфъ о пріобрѣтеніи обществомъ рельсовъ и подвижнаго состава: $^1/_3$ упомянутыхъ предметовъ общество обязывалось пріобрѣсти въ Россіи, остальныя же $^2/_3$ разрѣшалось выписать изъ за границы: рельсы и скрѣпленія къ нимъ—безпошлинно, а прочіе предметы не иначе, какъ по очищеніи ихъ установленнымъ таможеннымъ сборомъ. Наконецъ, заслуживаетъ вниманія одно нововведеніе, которое впослѣдствіи стало помѣщаться во всѣ договоры желѣзнодорожныхъ обществъ съ Правительствомъ: было постановлено, что, въ случаѣ несогласія между обществомъ и Правительствомъ по вопросамъ о ихъ взаимныхъ правахъ и обязанностяхъ, споръ

*) Это постановленіе концессіи основано на томъ расчетѣ, что облигаціонный капиталъ, реализуемый съ помощью Правительства, будетъ равняться $^2/_3$ всего основнаго капитала общества; поэтому Правительство и брало на себя $^2/_3$ предстоявшихъ расходовъ, остальная же треть относилась на акціонерный капиталъ, не гарантируемый Правительствомъ.

долженъ разрѣшаться Комитетомъ Министровъ, какъ учрежденіемъ, разсматривавшимъ въ послѣдней инстанціи первоначальный проектъ концессіи и, слѣдовательно, обладающимъ наибольшею компетенціею для сужденія о томъ объемѣ правъ, который имѣлось въ виду предоставить каждой данной компаніи при ея возникновеніи.

Всѣ перечисленныя измѣненія и дополненія того прототипа концессіи, который былъ принятъ за образецъ, явились результатомъ совмѣстной работы заинтересованныхъ въ дѣлѣ вѣдомствъ съ Комитетомъ Министровъ, которому принадлежала выдающаяся роль составителя окончательной редакціи разсматриваемой концессіи. Особая тщательность, съ которою Комитетъ отнесся къ своей задачѣ, имѣла послѣдствіемъ то обстоятельство, что концессія на Либавскую дорогу, одобренная Государемъ 30 Мая 1869 г., нѣкоторое время принималась за образецъ, на основаніи котораго составлялись всѣ послѣдующія концессіи, подобно тому, какъ сама Либавская концессія была выработана по образцу концессіи Московско-Смоленской. Собственно говоря, основныя положенія послѣдней, не касавшіяся финансовой стороны дѣла, попрежнему продолжали оставаться въ силѣ, въ виду чего прототипомъ всѣхъ концессій 1869—72 г.г. можно все же считать концессію на Московско-Смоленскую дорогу; но вновь введенный въ 1869 г. порядокъ реализаціи капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ и болѣе тщательное изложеніе многихъ, даже второстепенныхъ, постановленій, регулировавшихъ отношенія между Правительствомъ и обществомъ, дѣлали концессію на Либавскую дорогу наиболѣе подходящимъ образцомъ для послѣдующихъ договоровъ Правительства съ частными желѣзнодорожными предпринимателями.

Согласно правиламъ 1868 г. о порядкѣ выдачи концессій, за утвержденіемъ нормальной концессіи, какъ извѣстно, долженъ былъ послѣдовать вызовъ соискателей на постройку линіи и конкурренція между ними въ запечатанныхъ пакетахъ. Сооруженіе Либавской линіи изъявили готовность взять на себя 20 отдѣльныхъ предпринимателей; изъ нихъ допущены до состязанія 11 и концессія досталась Барону Фитингофу и Статскому Совѣтнику Шипову, предложившимъ наименьшую цѣну, по 43.500 р. мет. съ версты. Подобная цѣна для тогдашняго времени являлась необычной по своей деше-

визнѣ *), тѣмъ болѣе, что Правительство, ожидая усиленнаго движенія на проектированной дорогѣ отъ Ковно-Виленской линіи къ Либавскому порту, потребовало отъ учредителей общества Либавской дороги заготовленія подвижнаго состава въ количествѣ, значительно превышавшемъ установившіяся съ 1867 г. въ этомъ отношеніи требованія **). По всей вѣроятности, учредители, не возражавшіе противъ такого требованія, такъ же, какъ и Правительство, ожидали отъ разсматриваемой линіи очень высокой доходности. Дѣйствительность, однако, не оправдала такихъ ожиданій. Хотя въ данномъ случаѣ Правительство осуществляло, казалось бы, давнишнюю мысль Чевкина о соединеніи почти цѣлый годъ открытаго для навигаціи Либавскаго порта съ хлѣбородными внутренними губерніями Россіи, однако же, на самомъ дѣлѣ, линія отъ Либавы до станціи Этканы (позднѣе переименованной въ Кошедары) С.-Петербурго-Варшавской дороги далеко не соотвѣтствовала предположеніямъ о желательномъ направленіи нашего хлѣбнаго экспорта, высказывавшимся во время возникновенія Главнаго Общества (въ обязанности котораго, какъ извѣстно, первоначально входила отстройка линіи къ Либавскому порту). Тогда Либаву предполагалось связать прямою магистралью съ Орломъ или Курскомъ; но постройка Риго-Динабургской, а затѣмъ Динабурго-Витебской и Орловско-Витебской дорогъ и отсрочка сооруженія линіи къ Либавскому порту совершенно разстроили первоначальный планъ Чевкина. Хотя Правительство въ оффиціальныхъ бумагахъ отъ времени до времени и продолжало заявлять, что мысль о соединеніи Либавы съ общею желѣзнодорожною сѣтью отнюдь имъ не оставлена, тѣмъ не менѣе на практикѣ не дѣлалось сколько нибудь серьезныхъ попытокъ къ осуществленію этой мысли. Одно время возникло даже, по почину Генералъ-Губернатора Прибалтійскаго

---

*) Одинъ изъ учредителей общества Либавской дороги, И. С. Бліохъ, въ своемъ трудѣ «Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи» разсказываетъ, что онъ, авторъ, былъ вызванъ въ Министерство Путей Сообщенія для объясненій по поводу объявленной предпринимателями низкой цѣны. Для разсмотрѣнія этого вопроса при Министерствѣ была даже учреждена особая коммисія; Бліоху удалось доказать, что за такую цѣну въ данной мѣстности предприниматели могутъ отстроить линію, во всемъ отвѣчающую требованіямъ Правительства.

**) На другихъ дорогахъ численность подвижнаго состава равнялась круглыми цифрами 1 паровозу на каждыя 6 верстъ и около 3 вагоновъ (товарныхъ и пассажирскихъ) на одну версту. Для Либавской же дороги требовалось по одному паровозу на каждыя 4,8 вер. и по 4,6 вагона на каждую версту.

края, Ген. Ад. Альбединскаго, предположеніе о созданіи порта для нашей вывозной торговли въ Виндавѣ вмѣсто Либавы; дѣло это въ 1868 г. доходило до Комитета Министровъ, но осталось не рѣшеннымъ въ виду отсутствія уважительныхъ данныхъ для оказанія предпочтенія Виндавскому порту передъ Либавскимъ, на который, къ тому же, Правительство, въ ожиданіи постройки къ нему желѣзной дороги, уже тогда дѣлало немаловажныя затраты. Въ концѣ концовъ первоначальная мысль о направленіи желѣзнодорожной линіи на Либаву взяла верхъ и дорога въ этомъ направленіи была предусмотрѣна въ сѣти 1868 г. Не будучи, однако, прямымъ путемъ изъ внутреннихъ губерній къ Балтійскому морю, она не оправдала возлагавшихся на нее ожиданій и хлѣбные грузы изъ центральной Россіи, направляясь на Динабургъ или далѣе по С.-Петербурго-Варшавской дорогѣ на Кенигсбергъ или Мемель, оставляли въ сторонѣ Либаву съ ея портомъ, хотя и не замерзающимъ и выгоднымъ по фрахтовымъ условіямъ, но слишкомъ мелководнымъ и недостаточно обустроеннымъ въ сравненіи съ прусскими портами, несмотря на принесенныя Правительствомъ денежныя жертвы *).

Убѣдившись въ бездоходности Либавской дороги, Правительство сдѣлало попытку поднять сборы на линіи; эта попытка, какъ относящаяся къ позднѣйшему времени, будетъ разсмотрѣна ниже—теперь же предстоитъ обратиться къ изложенію обстоятельствъ, сопровождавшихъ возникновеніе прочихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, разрѣшенныхъ въ 1869 г.

Уже въ началѣ этого года правленіе земской Грязе-Борисоглѣбской дороги обратилось въ Министерство Путей Сообщенія съ запискою, въ которой доносило, что имъ произведены разрѣшенныя ему ранѣе изысканія для желѣзнодорожнаго пути отъ Борисоглѣбска къ Волгѣ по двумъ направленіямъ: къ Царицыну и къ Камышину, и что оно желаетъ воспользоваться предоставленнымъ ему концессіею на Грязе-Борисоглѣбскую дорогу правомъ продолжить эту линію на юго-востокъ. Изъ двухъ указанныхъ направленій—на Царицынъ и на Камышинъ—еще при утвержденіи сѣти 1868 г.

*) Либавская дорога, протяженіемъ въ 294 вер., открыта для движенія въ Сентябрѣ 1871 г.

было отдано предпочтеніе первому (длиною въ 347 верстъ, а съ вѣтвью до ст. Крутой, Волго-Донской дороги—390 верстъ). Ходатайство Грязе-Борисоглѣбской дороги было поддержано и обществомъ Волго-Донской дороги, которое добровольно отказалось отъ своего права на преимущественное сооруженіе рельсовыхъ сообщеній на 75-ти верстномъ пространствѣ съ каждой стороны своего главнаго пути. Но пока шли переговоры съ двумя названными обществами о продолженіи Грязе-Борисоглѣбской линіи до Волги, въ Министерство Путей Сообщенія одно за другимъ поступали предложенія на отстройку Борисоглѣбско-Царицынской дороги со стороны другихъ предпринимателей. Увлеченіе желѣзнодорожными предпріятіями въ средѣ нашего общества еще болѣе усилилось въ сравненіи съ 1867—68 г.г.; причиною тому была упрочившаяся система реализаціи облигаціонныхъ капиталовъ возникавшихъ желѣзнодорожныхъ компаній съ помощью суммъ желѣзнодорожнаго фонда. Этимъ путемъ обществамъ оказывалось весьма чувствительное облегченіе въ дѣлѣ собранія необходимыхъ имъ денежныхъ средствъ и новые предприниматели находились въ этомъ отношеніи въ значительно болѣе благопріятныхъ условіяхъ, чѣмъ большинство прежнихъ концессіонеровъ—естественно, что увеличилось и число лицъ, желавшихъ попытать свои силы въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, въ ожиданіи полученія болѣе или менѣе крупныхъ барышей на постройкѣ.

Когда дѣло о Борисоглѣбско-Царицынской дорогѣ дошло до Комитета Министровъ, правленіе Грязе-Борисоглѣбской линіи отказалось подчиниться правиламъ 1868 г. о конкурренціи между соискателями и настаивало на осуществленіи дарованнаго ему права на преимущественную отстройку разсматриваемаго рельсоваго пути.

Комитетъ не могъ не признать за обществомъ права поступать такъ, а не иначе, главнымъ образомъ въ виду того, что преимущество, на которое ссылалась компанія, было даровано ей еще до изданія правилъ 1868 г. Затѣмъ Комитетъ находилъ, что хотя поверстная цѣна, предложенная Грязе-Борисоглѣбскимъ обществомъ (60.000 р. мет.), и выше цѣны, заявленной во время предварительныхъ переговоровъ однимъ изъ соискателей—Утинымъ—(51.000 р. мет.), тѣмъ не менѣе отдача Борисоглѣбско-Царицынскаго участка въ постройку

обществу Грязе-Борисоглѣбской дороги сопряжена со значительными выгодами, вполнѣ возмѣщающими нѣкоторое повышеніе цифры поверстной стоимости: общество обладаетъ свободными строительными силами, занятыми пока на оканчиваемой постройкою Грязе-Борисоглѣбской дорогѣ, но вскорѣ получающими возможность безотлагательно приступить къ работамъ по проложенію Царицынской линіи; съ учрежденіемъ одного управленія для обоихъ отдѣленій дороги, доходность Грязе-Борисоглѣбскаго участка, по всей вѣроятности, возвысится противъ первоначальныхъ предположеній,—а это обстоятельство важно съ точки зрѣнія интересовъ Государственнаго Казначейства (которое тогда владѣло акціями общества Грязе-Борисоглѣбской дороги на сумму 4 милл. р.). Кромѣ того, при условіи сооруженія проектированной линіи обществомъ, отстроившимъ головной участокъ ея, предположено распространить принятую на себя земствомъ гарантію акцій перваго отдѣленія дороги на акціи и втораго (новаго) отдѣленія, не увеличивая однако абсолютной цифры этой гарантіи (336.000 р. въ годъ); съ ожидаемымъ возвышеніемъ доходности всей линіи отъ Грязей до Царицына при отдачѣ ея въ однѣ руки, отвѣтственность земства вѣроятно окажется лишь номинальною *). Наконецъ самая цифра поверстной стоимости (60.000 р. мет.), по единогласному заключенію Комитета, не можетъ быть признана преувеличенною въ виду дороговизны строительныхъ матеріаловъ и рабочихъ рукъ въ данной мѣстности, а также вслѣдствіе дальности разстояній, затрудняющей подвозку на линію необходимыхъ для прокладки ея принадлежностей **). На основаніи приведенныхъ соображеній, одобренныхъ Государемъ 20 Іюня 1869 г., на Борисоглѣбско-Царицынскую линію не было устроено состязанія и она была отдана въ постройку обществу Грязе-Борисоглѣбской дороги, съ переименованіемъ его въ общество дороги *Грязе-Царицынской*. Капиталъ перваго отдѣленія дороги оставался въ прежнемъ видѣ, т. е. состоялъ исключительно изъ акцій, гарантированныхъ не Правительствомъ, а земствомъ; капиталъ же втораго

*) Ожиданіе это на дѣлѣ не оправдалось: земству почти ежегодно пришлось нести расходы по уплатѣ гарантіи, значительно отягчавшіе его бюджетъ. Кончилось тѣмъ, что Правительство въ 1874 г. приняло на себя отвѣтственность по гарантіи, лежавшей на земствѣ.

**) См. Журн. Ком. Мин. 10 и 17 Іюня 1869 г.

отдѣленія, по принятому въ то время порядку, былъ образованъ на одну треть изъ акцій, также не гарантированныхъ Правительствомъ, но на которыя въ данномъ случаѣ земство, какъ указано выше, предполагало распространить гарантію, дарованную акціямъ перваго отдѣленія, безъ увеличенія, однако, абсолютной цифры ея, опредѣленной еще въ 1867 г. *) (336.000 р. мет.). Остальныя двѣ трети капитала втораго отдѣленія образовались выпускомъ облигацій, гарантированныхъ Правительствомъ и оставленныхъ имъ же за собою по цѣнѣ 75 за 100 **).

Такое отступленіе отъ основнаго начала конкурренціи, провозглашеннаго правилами 1868 г.,—отступленіе, хотя и мотивированное, но все же допущенное всего черезъ полгода послѣ изданія упомянутыхъ правилъ,—побудило одного изъ извѣстнѣйшихъ нашихъ желѣзнодорожныхъ предпринимателей ходатайствовать о порученіи ему, безъ объявленія предварительнаго состязанія между другими соискателями, постройки желѣзнодорожной линіи *отъ Воронежа до Грушевки*, отнесенной по Высочайшему повелѣнію 27 Декабря 1868 г. (при утвержденіи сѣти) къ разряду необходимыхъ рельсовыхъ путей. Предприниматель этотъ былъ Поляковъ; ходатайство его основывалось на томъ, что онъ въ то время владѣлъ линіею Грушевка—Ростовъ ***) и что ему, какъ онъ полагалъ, было бы всего цѣлесообразнѣе предоставить и продолженіе этой линіи въ сѣверномъ направленіи. Однако, Комитетъ Министровъ не счелъ возможнымъ стать на точку зрѣнія Полякова. «Столь еще недавно установленныя правила о порядкѣ выдачи концессій, значится въ журналѣ Комитета 1 Іюля 1869 г., успѣли уже оказать ожидавшееся отъ нихъ дѣйствіе, значительно понизивъ противъ прежняго цѣны на постройку желѣзныхъ дорогъ и возбудивъ полезное для желѣзнодорожнаго дѣла соревнованіе между предпринимателями. Желѣзнодорожная сѣть наша далеко еще не завершена и потому представляется особенно

---

*) Въ виду такого условія и увеличенія первоначальнаго акціонернаго капитала (13.440.000 р. мет.) на сумму 7.800.000 р. мет. (акціонерный капиталъ 2-го отдѣленія) гарантія земства выражалась въ цифрѣ дохода 1½% на гарантированные имъ капиталы.

**) Линія отъ Борисоглѣбска до Царицына открыта для движенія въ Декабрѣ 1870 г.

***) Часть этой линіи, какъ извѣстно, была первоначально сооружена на средства Войска Донскаго и впослѣдствіи, въ 1867 г., передана Полякову, который на свои средства выстроилъ продолженіе ея до Ростова (см. томъ I настоящаго очерка, гл. III).

желательнымъ, чтобы капиталы, какъ отечественные, такъ и иностранные, не переставали притекать къ столь полезному дѣлу. Одною изъ самыхъ выгодныхъ линій въ нашей желѣзнодорожной сѣти обѣщаетъ быть линія Воронежско-Грушевская, которая, служа крайнимъ звеномъ обширнаго по протяженію прямаго пути отъ Балтійскаго моря къ Азовскому (свыше 1,800 верстъ), предназначена сблизить плодороднѣйшія наши губерніи съ дальнимъ сѣверомъ и вывозными портами, снабдить минеральнымъ топливомъ желѣзныя дороги, пролегающія по безлѣснымъ пространствамъ, и прямымъ путемъ соединить сѣверо-западныя наши губерніи и правительственные центры съ Кавказомъ. Въ виду столь значительныхъ выгодъ, ожидаемыхъ отъ Воронежско-Грушевской линіи, возможное удешевленіе ея постройки является едва ли не самымъ главнымъ условіемъ будущаго ея преуспѣянія и посему Комитетъ не можетъ не выразить опасенія, что нарушеніе указаннаго Его Величествомъ порядка дарованіемъ Полякову концессіи на Воронежско-Грушевскую дорогу безъ состязанія, искусственно увеличивъ, безъ крайней къ тому необходимости, поверстную ея стоимость, вмѣстѣ съ тѣмъ поколеблетъ довѣріе къ послѣдовательности системы правительственныхъ дѣйствій въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ, отвлечетъ капиталы и самихъ соискателей отъ участія въ сооруженіи столь необходимыхъ намъ рельсовыхъ путей и неминуемо отразится на курсѣ какъ государственныхъ, такъ и частныхъ процентныхъ бумагъ».

Приведенныя соображенія, помимо ихъ значенія собственно для вопроса о Воронежско-Грушевской дорогѣ, служатъ еще и доказательствомъ тому, что Комитетъ смотрѣлъ на допущенную имъ, незадолго до того, выдачу концессіи на Борисоглѣбско-Царицынскую линію бывшему обществу Грязе-Борисоглѣбской дороги, безъ производства состязанія, какъ на случай исключительный, оправдываемый общимъ правиломъ, что законъ (въ данномъ случаѣ Высочайшее повелѣніе 1868 г. о порядкѣ выдачи концессій) не имѣетъ обратной силы. Въ другихъ же случаяхъ Комитетъ, какъ можно было заключить изъ его сужденій, рѣшился неуклонно слѣдовать начертанному въ правилахъ 1868 г. плану желѣзнодорожной политики. Рѣшеніе это продержалось, однако, недолго и уже въ концѣ 1870 г. упомянутыя выше правила были замѣнены другими.

До того времени, однако, правила 1868 г. оставались въ силѣ и соображенія Комитета по поводу Воронежско-Грушевской линіи удостоились одобренія Государя. На постройку этой дороги была назначена конкурренція въ запечатанныхъ пакетахъ. Соискателей, допущенныхъ къ состязанію, явилось четверо: 1) купецъ Гладинъ съ братьями, 2) инженеръ Струве съ братьями, 3) Поляковъ и 4) коммерціи совѣтникъ Губонинъ. Наивысшую цѣну (62.383 р. мет. съ версты) заявилъ послѣдній; наименьшую—братья Гладины (52.793 р. мет.); Поляковымъ же поверстная цѣна была опредѣлена въ 58.620 р. мет., а братьями Струве—въ 55.307 р. мет. За устраненіемъ Губонина, какъ предложившаго наибольшую цѣну, Комитету Министровъ пришлось рѣшать, кому изъ трехъ оставшихся соискателей должно быть отдано преимущество. При обсужденіи поставленнаго такимъ образомъ вопроса обнаружилось, что въ средѣ Комитета, наряду съ единогласно принятымъ—за нѣсколько недѣль до того—мнѣніемъ о необходимости неукоснительнаго примѣненія на практикѣ правилъ 1868 г. о выдачѣ новыхъ концессій, существуютъ, тѣмъ не менѣе, различныя воззрѣнія на самый способъ примѣненія упомянутыхъ правилъ. *3 Члена* Комитета—Ген. Лейт. Баронъ Дельвигъ (представитель Министерства Путей Сообщенія) *), Ген. Ад. Графъ Гейденъ (Начальникъ Главнаго Штаба) и Свиты Его Величества Ген. Маіоръ Мезенцовъ (Шефъ жандармовъ)—исходили изъ того соображенія, что въ текстѣ правилъ 18 Октября 1868 г. не содержится требованія о непремѣнномъ принятіи предложенія того изъ конкурентовъ, который объявитъ низшую цѣну: въ правилахъ говорится только, что Комитетъ Министровъ подноситъ на Высочайшее усмотрѣніе соображенія свои объ утвержденіи той изъ предложенныхъ цѣнъ, которую Комитетъ считаетъ наиболѣе выгодною. Поэтому, въ разсматриваемомъ случаѣ, Комитетъ отнюдь не связанъ обязанностью отдавать концессію непремѣнно Гладину, предложившему низшую цѣну, но долженъ взвѣсить поступившія на его обсужденіе предложенія съ точки зрѣнія выгодъ обще-государственныхъ и тогда, по мнѣнію трехъ Членовъ, дѣло представится въ слѣдующемъ видѣ: цѣны Гладина на подвижной составъ, а также на

*) Онъ занималъ тогда должность Члена Совѣта Мин. Пут. Сообщенія.

матеріалы для работъ (щебень, шпалы и т. п.) высчитаны въ такомъ низкомъ размѣрѣ, при которомъ снабженіе дороги доброкачественными вагонами и паровозами дѣлается безусловно невозможнымъ, а прочное устройство полотна и рельсоваго пути—крайне сомнительнымъ; кромѣ того, Гладинымъ показано земляныхъ работъ, а также каменныхъ и чугунныхъ трубъ, менѣе, чѣмъ требовалось въ составленномъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія техническомъ проектѣ сооруженія Воронежско-Грушевской дороги. Тѣми же недостатками отличается и проектъ братьевъ Струве. Проектъ же Полякова, помимо дознанной на опытѣ распорядительности его составителя въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства (тогда какъ братья Гладины не имѣли въ своемъ завѣдываніи ни одного значительнаго желѣзнодорожнаго предпріятія), заслуживаетъ преимущественнаго вниманія въ силу содержащихся въ немъ финансовыхъ условій отстройки проектированной линіи. Принимая на себя осуществленіе Воронежско-Грушевской дороги, Поляковъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, обязуется соединить это предпріятіе съ находящеюся уже въ его рукахъ Грушевско-Ростовскою дорогою и образовать съ этою цѣлью акціонерное общество, съ основнымъ капиталомъ, исчисленнымъ по расчету стоимости 58.620 р. мет. съ версты. Согласно указанному расчету, капиталъ проектированнаго Воронежско-Грушевскаго участка (протяженіемъ въ 525 верстъ) составитъ 31.479.000 р. мет., а капиталъ уже отстроеннаго участка (Грушевка—Ростовъ)—4.689.600 р. Этотъ послѣдній капиталъ Поляковъ соглашается выпустить исключительно въ акціяхъ, на которыя не требуетъ гарантіи Правительства; капиталъ же отдѣленія Воронежъ—Грушевка онъ предполагалъ бы образовать обычнымъ для того времени порядкомъ, т. е. выпускомъ на одну треть общей суммы его негарантированныхъ акцій, и на двѣ трети гарантированныхъ облигацій, оставляемыхъ Правительствомъ за собою. Подобная комбинація, какъ находили 3 поименованные выше Члена, несомнѣнно являлась бы выгодною для Правительства: отказъ Полякова отъ гарантіи доходности участка Грушевка—Ростовъ освободитъ Правительство отъ обязательства отвѣчать за своевременную уплату процентовъ на капиталъ 3.126.400 р., составляющій $^2/_3$ всего капитала Грушевско-Ростовскаго отдѣленія дороги; между тѣмъ, Правительству, слѣдуя принятому и имъ же установленному

порядку, пришлось бы неминуемо принять на себя такое обязательство, если бы капиталъ и разсматриваемаго участка былъ образованъ, какъ практиковалось въ то время, т. е. выпускомъ негарантированныхъ акцій на одну треть, и гарантированныхъ облигацій на двѣ трети всего исчисленнаго капитала, а не выпускомъ однѣхъ лишь акцій безъ всякой гарантіи Правительства, какъ предлагалъ Поляковъ. Независимо отъ этого Поляковъ изъявилъ согласіе, безъ всякой субсидіи отъ казны, взять на себя сооруженіе, въ Ростовѣ, соединительной вѣтви (около 3-хъ верстъ) между конечными станціями Курско-Харьково-Азовской и Воронежско-Ростовской желѣзныхъ дорогъ. Наконецъ, руководствуясь еще и тѣмъ соображеніемъ, что соединеніе въ одно предпріятіе Грушевско-Воронежской и Грушевско-Ростовской линій несомнѣнно будетъ имѣть послѣдствіемъ уменьшеніе расходовъ на ихъ содержаніе, 3 Члена рѣшительно высказались за предоставленіе Полякову испрашиваемой имъ концессіи, несмотря на предложенную имъ высшую противъ Гладина цѣну.

Остальные же Члены Комитета, съ Предсѣдателемъ (Княземъ Гагаринымъ) во главѣ, а также приглашенный въ засѣданіе Ген. Ад. Графъ Строгановъ (Предсѣдатель Комитета желѣзныхъ дорогъ) иначе смотрѣли на дѣло. По ихъ мнѣнію, опытъ—хотя и недавній—примѣненія на практикѣ правилъ 1868 г. о порядкѣ выдачи концессій уже указалъ, насколько могутъ быть уменьшены цѣны отстройки рельсовыхъ путей по сравненію съ цѣнами, считавшимися прежде обычными; отъ дальнѣйшаго поддержанія того же начала зависитъ вся будущность нашего желѣзнодорожнаго дѣла, развитіе котораго, какъ неоднократно уже было высказано въ томъ же Комитетѣ Министровъ, находится въ прямой связи съ возможнымъ удешевленіемъ желѣзнодорожныхъ сооруженій и съ привлеченіемъ къ ихъ осуществленію возможно большаго числа промышленныхъ дѣятелей. Соглашаясь съ тѣмъ, что, по буквальному смыслу правилъ 1868 г., Правительство не стѣснено обязанностью давать непремѣнно предпочтеніе соискателю, объявившему низшую цѣну, большинство Членовъ Комитета все же считало, что устраненіе такого соискателя должно быть допускаемо только по особо уважительнымъ причинамъ, каковыхъ, по мнѣнію большинства, въ настоящемъ случаѣ не находилось въ наличности. Чѣмъ рѣже и чѣмъ съ большею

осмотрительностью будетъ Правительство рѣшаться на подобныя отступленія, тѣмъ съ большею увѣренностью оно можетъ расчитывать какъ на необходимое для него довѣріе денежнаго рынка, такъ и на вполнѣ благонадежныхъ и добросовѣстныхъ предпринимателей. Въ силу приведенныхъ соображеній большинство отдавало предпочтеніе ходатайству Гладина съ братьями *).

Государь не утвердилъ, однако, такого рѣшенія и согласился съ мнѣніемъ 3-хъ Членовъ (16 Августа 1869 г.), въ виду чего концессія осталась за Поляковымъ, получившимъ разрѣшеніе образовать общество *Воронежско-Ростовской* желѣзной дороги **).

Собственно говоря, въ сужденіяхъ Комитета объ этой дорогѣ нельзя усмотрѣть разногласія по самому существу дѣла: обѣ стороны были согласны въ томъ, что правилами 1868 г. не требуется во что бы то ни стало утвержденія низшей изъ заявленныхъ на состязаніи цѣнъ; такимъ образомъ, и съ точки зрѣнія большинства оставленіе концессіи за кѣмъ либо инымъ, кромѣ Гладиныхъ, не могло считаться безусловно недопустимымъ. Поэтому скорѣе всего можно предположить, что споръ вращался единственно около личности Полякова, оцѣнка прошлой дѣятельности котораго, данная тремя упомянутыми выше Членами Комитета Министровъ, не совпадала со взглядами большинства. Подобнаго рода догадка подтверждается тѣмъ обстоятельствомъ, что, всего за недѣлю до разсмотрѣнія дѣла о Воронежско-Ростовской дорогѣ, тотъ же Комитетъ Министровъ, въ засѣданіи 22 Іюля 1869 г., единогласно призналъ желательнымъ предоставить сооруженіе питательной вѣтви *отъ ст. Иваново-Вознесенскъ, Шуйско-Ивановской дороги, до г. Кинешмы* строителямъ упомянутой (Шуйско-Ивановской) дороги, купцамъ Горбову и Бусурину, несмотря на то, что предъявленная ими цѣна не была низшей въ сравненіи съ цѣнами другихъ соискателей на состязаніи ***); мотивы же, приведенные Министромъ Финансовъ въ пользу такого рѣшенія дѣла (и одобренные Комитетомъ), въ общемъ

*) См. Журн. Ком. Мин. 29 Іюля 1869 г.

**) Движеніе по участку Воронежъ-Грушевка открылось въ Ноябрѣ 1871 г.

***) Горбовъ и Бусуринъ заявили цѣну въ 44.400 р. кред. за версту; изъ прочихъ конкуррентовъ Горсткинъ и К° предлагали отстроить линію за 43.400 р. кред., а Вишневскій и К° за 43.363 р. кред. съ версты.

являлись тождественными съ соображеніями названныхъ выше 3-хъ Членовъ по дѣлу о Воронежско-Ростовской дорогѣ. Говорилось, что конкурренты Горбова и Бусурина не пріобрѣли еще извѣстности въ качествѣ желѣзнодорожныхъ строителей; главнымъ же аргументомъ послужило соображеніе, что соединеніе въ управленіи одной компаніи двухъ соприкасающихся линій (Шуйско-Ивановской и Иваново-Кинешемской) представляется желательнымъ какъ для пользы торговли и движенія, такъ и въ видахъ удешевленія управленія и правительственнаго надзора. Никакихъ возраженій противъ приведенныхъ доводовъ не послѣдовало. Правда, что Иваново-Кинешемская линія (протяженіемъ вмѣстѣ съ Шуйско-Ивановскою дорогою всего въ 171½ версты) есть не болѣе, какъ подъѣздный путь къ Нижегородской дорогѣ, какимъ она и значилась въ сѣти 1868 г., тогда какъ Воронежско-Ростовская дорога представляетъ собою важную магистраль; но однимъ этимъ обстоятельствомъ едва ли можно объяснить различное отношеніе того же состава Членовъ Комитета къ вопросамъ о двухъ разсматриваемыхъ линіяхъ. Вѣрнѣе, что въ дѣлѣ о Воронежско-Ростовской дорогѣ на первомъ планѣ дѣйствительно стояла личность строителя, къ которому Статсъ-Секретарь Рейтернъ, въ лицѣ своего представителя, Товарища Министра Ген. Ад. Грейга, не особенно благосклонно относился еще при разрѣшеніи вопроса о Курско-Харьково-Азовской дорогѣ (въ 1868 г., см. томъ I настоящаго очерка, гл. V).

Линія на Кинешму, о которой только что упоминалось была разрѣшена на обычныхъ для того времени финансовыхъ условіяхъ, сходныхъ съ условіями Либавской и Воронежско-Грушевской дорогъ *). Нѣсколько иныя условія были предъявлены Министромъ Финансовъ строителямъ *Скопинскаго подъѣзднаго пути*, подобно Кинешемской линіи, включеннаго въ проектъ сѣти 1868 г. въ качествѣ питательной вѣтви. Линію эту предполагалось направить отъ г. Скопина на ст. Кораблинскую Рязанско-Козловской дороги (протяженіе ея равнялось приблизительно 32½ вер.); капиталъ на отстройку дороги имѣлъ быть

*) Концессія на Иваново-Кинешемскую вѣтвь была выдана 26 Іюля 1869 г., а 10 Іюля слѣдующаго 1870 г. былъ утвержденъ и уставъ общества Шуйско-Ивановской дороги, съ подраздѣленіемъ всей линіи на два отдѣленія (Новки-Иваново и Иваново-Кинешма). Сквозное движеніе между ст. Новки и Кинешмою открыто въ Іюлѣ 1871 г.

собранъ выпускомъ одиѣхъ акцій, не гарантированныхъ Правительствомъ. Въ данномъ случаѣ Министръ Финансовъ дѣйствовалъ не только на основаніи бывшихъ примѣровъ,—дорогъ Новоторжской, Константиновской и Грязе-Борисоглѣбской, также сооруженныхъ на одинъ акціонерный (негарантированный Правительствомъ) капиталъ, но и сообразуясь съ мнѣніемъ Комитета желѣзныхъ дорогъ, высказаннымъ имъ въ 1868 г., при разсмотрѣніи проекта новой сѣти: Комитетъ въ то время находилъ желательнымъ, чтобы въ ближайшемъ будущемъ было приступлено къ осуществленію преимущественно такихъ питательныхъ вѣтвей, которыя не будутъ требовать участія казны въ образованіи ихъ капиталовъ. Въ остальныхъ частностяхъ составленная для Скопинской дороги нормальная концессія была также сходна съ концессіею на Либавскую линію.

Исторія разрѣшенія Скопинской дороги даетъ интересный матеріалъ для изученія тогдашняго настроенія различныхъ классовъ русскаго общества по отношенію къ желѣзнодорожному вопросу и наглядно иллюстрируетъ возбужденіе, продолжавшее проявляться въ самыхъ разнообразныхъ слояхъ столичнаго и провинціальнаго населенія, расчитывавшаго нажиться на желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ. Первоначально, вопросъ о разсматриваемой дорогѣ былъ возбужденъ Скопинскимъ уѣзднымъ земствомъ; это было еще въ ту эпоху (1866—68 г.г.), когда многія земства—преимущественно центральныхъ и поволжскихъ губерній—увлекались мыслью о выгодахъ, которыя, какъ они думали, сулило имъ участіе въ желѣзнодорожномъ строительствѣ. Скопинское земство одно изъ первыхъ предложило свои услуги Правительству, но составленный имъ проектъ концессіи на линію отъ ст. Кораблинской до г. Скопина былъ найденъ тогдашнимъ Министромъ Путей Сообщенія (Мельниковымъ) неудовлетворительнымъ и возвращенъ назадъ. Въ 1868 г. уполномоченный того же земства Рыковъ (впослѣдствіи получившій печальную извѣстность благодаря процессу Скопинскаго Банка) возобновилъ ходатайство о Скопинской линіи, но Министръ Путей Сообщенія нашелъ предложенную имъ цѣну—63.000 р. кред. съ версты—слишкомъ высокою и просьба земства вновь была отклонена. Тѣмъ временемъ въ Министерство Путей Сообщенія поступило новое, весьма характерное, ходатайство, дока-

зывающее, что увлеченіе желѣзнодорожнымъ строительствомъ не только охватило коммерческій міръ и нѣкоторыя общественныя учрежденія, но проникло и въ такія сферы, которыя, казалось бы, менѣе всего имѣли основаніе быть причастными къ спекулятивнымъ предпріятіямъ. Въ числѣ соискателей на Скопинскую дорогу выступила Московская Коммисаровская техническая школа, которая, какъ говорилось въ поданномъ администраціею ея прошеніи, «для вящшаго упроченія существованія своего и для предоставленія своимъ воспитанникамъ средствъ и способовъ для изученія техническаго дѣла», испрашивала дарованія ей концессіи. Нѣкоторыя условія этой концессіи, составленной начальствомъ школы, были такъ же своеобразны, какъ и самое предложеніе: проектированное для отстройки дороги общество обязано было, между прочимъ, отстроить въ г. Скопинѣ паровозный и вагонный сараи, которые затѣмъ поступали въ собственность Коммисаровской школы; предсѣдателемъ правленія общества назначался директоръ названной школы, наконецъ, весь ремонтъ подвижнаго состава долженъ былъ производиться учениками, за плату, по таксѣ, составляемой правленіемъ общества.

Въ своемъ отзывѣ по этому дѣлу Мельниковъ писалъ, что общество, образующееся для отстройки желѣзной дороги, должно учреждаться для веденія коммерческаго дѣла, а не для преслѣдованія «благотворительныхъ цѣлей», какими Мельниковъ считалъ уступку въ пользу Коммисаровской школы вагоннаго и паровознаго сараевъ и способствованіе практическому образованію воспитанниковъ. Затѣмъ, выдачи концессіи на имя школы, какъ общественнаго учрежденія, по мнѣнію Министра Путей Сообщенія, отнюдь нельзя было допустить, такъ какъ концессіонерами должны являться исключительно лица со вполнѣ опредѣленною отвѣтственностью *). По изложеннымъ основаніямъ Министръ не счелъ возможнымъ дать дѣлу дальнѣйшій ходъ.

Впослѣдствіи разсмотрѣнный проектъ былъ переработанъ, но опять не встрѣтилъ сочувствія ни Министра Путей Сообщенія, ни Статсъ-Секретаря Рейтерна, такъ какъ условія его все же существенно отличались отъ постановленій другихъ концессій, выданныхъ приблизительно въ то же время. Тогда

*) См. Сборн. Свѣд. о жел. дор. 1870—72 г.г. Отд. II, стр. 73.

Правительство обратилось къ другимъ предложеніямъ на Скопинскую дорогу, которыя, по обыкновенію, поступали въ изобиліи; изъ этихъ послѣднихъ Комитетъ Министровъ, послѣ состязанія, произведеннаго на точномъ основаніи правилъ 18 Октября 1868 г., отдалъ предпочтеніе предложенію Потомственнаго Почетнаго Гражданина Варшавскаго (сдѣлавшагося позднѣе однимъ изъ нашихъ крупнѣйшихъ желѣзнодорожныхъ дѣльцовъ), который предложилъ наименьшую цѣну по 36.840 р. кред. съ версты. 26 Іюля 1869 г. рѣшеніе Комитета было одобрено Государемъ, причемъ направленіе линіи было установлено отъ Скопина не на ст. Кораблинскую, какъ предполагалось прежде, а на Ряжскъ, какъ на значительный коммерческій центръ *).

Разрѣшеніе неключенной въ сѣть Брест-Граевской линіи и отклоненіе нѣкоторыхъ предположеній о сооруженіи желѣзнодорожныхъ линій въ Завислинскомъ раіонѣ.

Послѣднею линіею, разрѣшенною въ 1869 г., была *дорога отъ Брестъ-Литовска до м. Граева* на прусской границѣ. Въ числѣ неотложныхъ вѣтвей, намѣченныхъ въ сѣти 1868 г., она не числилась, но переговоры о ней велись уже съ 1861 г. обществомъ Восточно-прусской дороги отъ Кенигсберга до м. Лыкъ на нашей границѣ; продолженіемъ этой прусской дороги внутрь Россіи и должна была служить Брест-Граевская линія. Вопросъ о ея осуществленіи былъ нѣсколько разъ обсуждаемъ въ высшихъ правительственныхъ учрежденіяхъ (см. томъ I настоящаго очерка, гл. IV) и въ концѣ концовъ въ принципѣ рѣшенъ утвердительно, но при условіи принятія прусскимъ обществомъ всѣхъ тѣхъ условій, которыя обыкновенно предъявлялись желѣзнодорожнымъ компаніямъ, дѣйствующимъ въ Россіи. Для ознакомленія общества съ требованіями русскаго Правительства, ему была препровождена только что утвержденная тогда концессія на Шуйско-Ивановскую дорогу, которою обществу было предложено руководствоваться при составленіи проекта условій его будущей дѣятельности у насъ. Но когда, въ 1869 г., общество составило потребованный отъ него проектъ концессіи, то оказалось, что концессія на Шуйско-Ивановскую линію уже не годится, какъ образецъ: къ тому времени были утверждены концессіи на дороги Смоленскую и Либавскую, въ которыя, какъ ука-

*) Движеніе по Скопинской линіи открыто въ Декабрѣ 1870 г. При новомъ направленіи длина ея составляла 43½ версты.

зано выше, были введены нѣкоторыя новыя постановленія, предназначенныя для примѣненія, въ будущемъ, ко всѣмъ вновь возникавшимъ дорогамъ. Въ виду этого доставленный изъ Пруссіи проектъ концессіи былъ подвергнутъ значительнымъ измѣненіямъ, потребованнымъ, въ большей ихъ части, непосредственно Комитетомъ Министровъ. Такъ, Комитетъ призналъ необходимымъ, чтобы для постройки и эксплоатаціи продолженія Кенигсберго-Лыкской линіи въ глубь Россіи было образовано *отдѣльное* отъ Восточно-прусской компаніи акціонерное общество, на основаніи русскихъ законовъ, и чтобы правленіе и весь техническій персоналъ состояли на половину изъ русскихъ подданныхъ, а счетоводство по линіи велось въ русской валютѣ. Мотивируя перечисленныя требованія, Комитетъ ссылался на дѣло о пересмотрѣ устава Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ въ 1860—61 г.г. (см. томъ I настоящаго очерка, гл. III). Правительство, очевидно, не забыло печальнаго урока, даннаго ему названною компаніею, и желало оградить себя отъ неурядицъ, подобныхъ тѣмъ, которыми ознаменовались первые года дѣятельности Главнаго Общества. Затѣмъ, параграфъ о заграничныхъ заказахъ Комитетъ Министровъ редактировалъ примѣнительно къ подобному же постановленію концессіи на Либавскую дорогу, а именно: обязалъ общество пріобрѣсти $^1/_3$ рельсовъ и подвижнаго состава въ Россіи, остальныя же $^2/_3$ хотя и разрѣшилъ заказать за границею, однако допустилъ къ безпошлинной доставкѣ въ Россію только рельсы и ихъ принадлежности. Кореннымъ же вопросомъ, остановившимъ на себѣ вниманіе Комитета, былъ вопросъ о цѣнѣ линіи: Комитетъ единогласно призналъ, что поверстная стоимость въ 62.000 р. мет., заявленная учредителями новаго общества, въ сравненіи съ строительными цѣнами Московско-Смоленской и Либавской линій *)—находящихся приблизительно въ одинаковыхъ съ проектированною Брест-Граевскою дорогою условіяхъ — должна считаться слишкомъ высокою. Поэтому для подробнаго разсмотрѣнія расцѣночной вѣдомости на предположенную дорогу было образовано особое присутствіе, въ составъ котораго вошли: Генералъ-Адъютанты Чевкинъ и Милютинъ, Инженеръ-Генералъ-Лейтенантъ

*) Нарицательная поверстная стоимость этихъ линій равнялась, какъ извѣстно, для Смоленской дороги 53.290 р. мет., а для Либавской даже 43.500 р. мет.

Мельниковъ, Статсъ-Секретарь Рейтернъ и Свиты Его Величества Генералъ-Маіоръ Графъ В. А. Бобринской (Исправл. должность Министра Путей Сообщенія). Предприниматели заявили присутствію свою готовность понизить первоначально опредѣленную ими цѣну до 60.500 р. мет. на версту, причемъ объяснили, что собственно строительный капиталъ принимается ими въ цифрѣ всего 37.994 р. мет. за версту, остальные же 22.506 р. мет. или 59¼% всей суммы нарицательной поверстной стоимости предназначаются на уплату процентовъ за время сооруженія и на потери при реализаціи капитала. Присутствіе, однако, нашло въ этомъ расчетѣ «значительныя излишества», съ другой же стороны замѣтило, что нѣкоторые расходы (напр. на постройку таможни въ Граевѣ), напротивъ того, исчислены въ недостаточномъ размѣрѣ. Въ конечномъ выводѣ нарицательная цѣна Брест-Граевской дороги была установлена въ цифрѣ 57.500 р. мет. за версту. Учредители новаго общества—Графъ Лендорфъ и Баронъ Ромбергъ—подчинились такому рѣшенію и концессія была утверждена за ними 26 Декабря 1869 г. Капиталъ общества предположено было образовать исключительно изъ акцій, причемъ Правительство не гарантировало никакого дохода по нимъ и, вообще, не принимало, въ какой бы то ни было формѣ, участія въ образованіи основнаго капитала компаніи *).

Это послѣднее обстоятельство заслуживаетъ быть отмѣченнымъ, какъ рѣдкій случай: почти всѣ желѣзнодорожныя компаніи, учрежденныя у насъ послѣ 1865 г., пользовались такъ или иначе поддержкою казны—если не въ видѣ гарантіи, то въ формѣ ссудъ, пособій, авансовъ и. т. п., причемъ переговоры о такой поддержкѣ велись обыкновенно одновременно съ переговорами о самомъ образованіи каждаго отдѣльнаго общества. Въ настоящемъ случаѣ не было ничего подобнаго. Вообще, судя по журналамъ не только Комитета Министровъ, но и Комитета желѣзныхъ дорогъ, предварительно обсуждавшаго это дѣло, планы учредителей общества Брест-Граевской дороги были лишь терпимы, но отнюдь не поощряемы нашимъ Правительствомъ. Послѣднее, повидимому, не безъ предубѣжденія отнеслось къ иностраннымъ предпринимателямъ, которые упорно хлопотали о полученіи концессіи

*) См. Журн. Ком. Мин. 2 и 9 Декабря 1869 г.

на дорогу, имѣющую столь очевидное стратегическое значеніе. При окончательномъ обсужденіи вопроса, Комитетъ Министровъ считалъ себя связаннымъ цѣлымъ рядомъ состоявшихся ранѣе (въ 1866 и 1867 г.г.) Высочайшихъ повелѣній, въ силу которыхъ въ принципѣ было рѣшено соорудить разсматриваемую линію *); поэтому онъ ограничился лишь подробнымъ разсмотрѣніемъ условій представленной Графомъ Лендорфомъ концессіи, причемъ ввелъ въ нее, какъ указано выше, нѣсколько постановленій, обезпечивавшихъ должное вліяніе русскаго Правительства на образъ дѣйствій компаніи. Если бы дѣло обсуждалось при другихъ условіяхъ, то весьма возможно, что исходъ его былъ бы иной, такъ какъ изъ журналовъ высшихъ учрежденій того времени по желѣзнодорожнымъ дѣламъ ясно видно нерасположеніе Правительства къ предположеніямъ о проведеніи новыхъ линій къ прусской границѣ ранѣе завершенія всей системы рельсовыхъ сообщеній между нашими центральными губерніями и сѣтью желѣзныхъ дорогъ, проложенныхъ на западной окраинѣ Государства. Это именно соображеніе послужило поводомъ къ отклоненію трехъ ходатайствъ (Принца Бирона Курляндскаго, прусскихъ подданныхъ Воке и Бернгарда и иностранца Лодомеца) о соединеніи Лодзи съ прусскою границею по тремъ различнымъ направленіямъ: чрезъ Вѣрушовъ, Слупце и Калишъ **). Отклоненіе состоялось послѣ того, какъ Государь на всеподданнѣйшемъ докладѣ о вторичномъ прошеніи Принца Бирона (первое было отклонено въ 1868 г.) положилъ слѣдующую Высочайшую резолюцію: «**Обсудить въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ съ участіемъ военнаго министра, какъ просьбу Принца Бирона, такъ равно и общій вопросъ о своевременности сооруженія новыхъ желѣзныхъ дорогъ на лѣвомъ берегу Вислы**». По той же причинѣ, т. е. въ виду признанной Правительствомъ нежелательности размноженія рельсовыхъ путей въ Завислинскомъ раіонѣ до времени установленія прочной связи между этимъ послѣднимъ и внутренними губерніями посредствомъ проложенія сквозныхъ желѣзнодорож-

---

*) Журналъ Комитета 2 и 9 Декабря начинается (въ его резолютивной части) слѣдующими словами: «Выслушавъ . . . . представленіе Исправл. должность Министра Путей Сообщенія о выдачѣ концессіи на Брест-Лыкскую (Граевскую) желѣзную дорогу *и ограничиваясь, во исполненіе Высочайшей воли, разсмотрѣніемъ собственно частныхъ условій упомянутаго проекта*» и т. д.

**) См. Журналы Ком. желѣзныхъ дорогъ, Высочайше утвержденные 19 Ноября 1868 г. и 26 Іюня 1869 г.

ныхъ сообщеній, было отложено исполненіемъ до болѣе удобнаго срока поддержанное намѣстникомъ въ Царствѣ Польскомъ, Графомъ Бергомъ, ходатайство Графа Замойскаго съ товарищами о сооруженіи линіи отъ Островца до одного изъ пунктовъ Варшавско-Вѣнской дороги (протяженіемъ въ 140 верстъ) для соединенія каменноугольныхъ копей восточнаго горнаго округа съ заводами западной части Привислинскаго края *). Единственною желѣзнодорожною линіею, разрѣшенною къ постройкѣ по ту сторону Вислы въ теченіе 1869 г., былъ подъѣздной путь отъ Ченстохова до м. Гербы на прусской границѣ **), но для этого имѣлись особыя причины: во первыхъ, статьею XII уступочнаго договора 1857 г. на Варшавско - Вѣнскую дорогу, обществу названной дороги вообще было предоставлено преимущественное право строить до 1877 г. вѣтви отъ главной его линіи къ прусской границѣ; во вторыхъ, положеніе, занятое по отношенію къ русскому Правительству какъ правленіемъ, такъ и всѣмъ личнымъ составомъ служащихъ на Варшавско - Вѣнской дорогѣ въ продолженіе смутной эпохи польскаго мятежа 1863 г., давало основаніе надѣяться, что и впредь упомянутое общество, при какихъ бы то ни было обстоятельствахъ, исполнитъ свой долгъ передъ Россіей.

Принципіальное согласіе на приступъ къ переговорамъ о Бресто-Граевской дорогѣ, какъ извѣстно, было даровано Государемъ еще значительно ранѣе—въ 1866 году, и болѣе чѣмъ вѣроятно, что на ходъ всего этого дѣла имѣли немаловажное вліяніе дружественно - родственныя отношенія между дворами русскимъ и прусскимъ. Участіе, которое принималъ, напримѣръ, Прусскій Король въ дѣлѣ Принца Бирона, документально засвидѣтельствовано въ журналѣ Комитета желѣзныхъ дорогъ, посвященномъ вопросу о дорогѣ Вѣрушовъ-Лодзь. Это обстоятельство можетъ навести на мысль, что и предпріятіе Графа Лендорфа (Бресто-Граевская дорога) пользовалось поддержкою прусскаго правительства, которое могло воспользоваться благопріятнымъ для Пруссіи настроеніемъ нашихъ придворныхъ круговъ для достиженія своихъ цѣлей.

---

*) См. Журн. Ком. желѣзныхъ дорогъ 18 Декабря 1869 г. (Высочайше утвержденъ 22 того же Декабря).

**) Высочайшее повелѣніе о сооруженіи этого пути послѣдовало, по положенію Комитета желѣзныхъ дорогъ, 3 Апрѣля 1869 г.

Какъ бы то ни было, хотя Графъ Лендорфъ и получилъ просимую концессію, однако условія, включенныя въ нее по почину Комитета Министровъ, совершенно устраняли опасеніе за какія либо будущія дѣйствія новаго общества, не соотвѣтствующія русскимъ интересамъ, тѣмъ болѣе, что ко времени разрѣшенія разсматриваемой дороги уже было въ принципѣ рѣшено соединить Смоленскъ съ Брестомъ—иными словами, установить сплошной рельсовый путь отъ Москвы до Варшавы, что и было приведено въ исполненіе уже въ 1871 г., за два года ранѣе открытія сквознаго движенія по Бресто-Граевской линіи. Такимъ образомъ, Правительству удалось соблюсти должную постепенность въ развитіи рельсовыхъ сообщеній западнаго раіона въ зависимости отъ успѣховъ желѣзнодорожнаго строительства въ центральныхъ губерніяхъ.

Проектъ Великаго Князя Михаила Николаевича о сооруженіи Ростово-Владикавказской дороги и Высочайшее повелѣніе о выработкѣ проекта новой сѣти.

Развивая желѣзнодорожную сѣть по направленію къ нашей западной границѣ, Правительство не оставляло безъ вниманія и другихъ окраинъ Имперіи. Незадолго передъ тѣмъ былъ окончательно покоренъ Кавказъ—предстояла сложная задача его будущаго устройства. Тогдашній Намѣстникъ Кавказскій, Великій Князь Михаилъ Николаевичъ, былъ душою этого дѣла: Его заботамъ сельское населеніе Кавказа, освобожденное Императоромъ Александромъ II отъ тяготѣвшей надъ нимъ крѣпостной зависимости, обязано введеніемъ въ дѣйствіе положенія о мѣстномъ сельскомъ общественномъ управленіи; подъ Его непосредственнымъ руководствомъ были преобразованы административныя учрежденія во вновь покоренномъ краѣ и положены основанія для коренной реформы всей системы мѣстнаго судопроизводства. Великій Князь считалъ, однако, что проведеніе въ жизнь подобнаго рода преобразованій представляло собою лишь первый шагъ на пути пріобщенія Кавказа къ политической жизни всего Государства. «Кавказъ покоренъ и спокоенъ, писалъ Его Высочество въ особой всеподданнѣйшей запискѣ, представленной Государю 7 Января 1869 г., но пока покореніе—только матеріальное и поэтому подвержено случайностямъ. Дабы упрочить его, нужно покореніе духовное, которое возможно лишь при условіи сокращенія разстояній, отдаляющихъ Кавказъ отъ Имперіи». Поэтому, кромѣ продолженія до Баку уже строившейся

въ то время линіи Поти—Тифлисъ, по мнѣнію Великаго Князя Намѣстника, являлось бы еще необходимымъ связать Кавказъ съ однимъ изъ южныхъ конечныхъ пунктовъ нашей рельсовой сѣти—удобнѣе всего съ Ростовомъ—для чего провести отъ послѣдняго города вѣтвь къ подножію Кавказскаго хребта, примѣрно до Владикавказа. Линія эта произведетъ желаемый коренной переворотъ въ сношеніяхъ Кавказскаго края съ Россіею какъ въ гражданскомъ, такъ и въ военномъ отношеніяхъ. Предоставляя полный просторъ русскому элементу вліять на эту богатую страну какъ въ нравственномъ смыслѣ, такъ и въ коммерческомъ отношеніи, проектированная дорога обезпечитъ разсматриваемую пограничную область отъ всякихъ случайностей, внутреннихъ безпорядковъ и внѣшнихъ вторженій, сдѣлавъ всякія попытки нашихъ враговъ противъ Кавказа почти невозможными. «Только подобная дорога можетъ прикрѣпить Кавказскій край и Закавказье къ Россіи навсегда прочными и неразрывными узами; тогда, быть можетъ, не въ дальнемъ будущемъ Кавказа не станетъ, а будетъ лишь продолженіе южной Россіи до азіатской ея границы» *).

Основанныя на столь вѣскихъ доводахъ предположенія Намѣстника не могли, конечно, не возбудить серьезнаго вниманія, но осуществленіе ихъ на практикѣ затруднялось тѣмъ, что всего за нѣсколько дней до того, какъ была подана Великимъ Княземъ всеподданнѣйшая записка, Государь одобрилъ (27 Декабря 1868 г.) планъ предстоявшаго развитія нашей рельсовой сѣти, въ которомъ о Ростово-Владикавказской дорогѣ не было рѣчи; наряду съ этимъ въ томъ же Высочайшемъ повелѣніи было предписано, чтобы до обезпеченія осуществленія 8 линій, включенныхъ въ сѣть, денежныя средства и кредитъ Государства не были отвлекаемы на другія дороги (кромѣ развѣ мелкихъ питательныхъ вѣтвей, признанныхъ полезными и не требующими особыхъ жертвъ отъ Правительства). При такихъ обстоятельствахъ, Комитету Министровъ, на разсмотрѣніе котораго Государь передалъ записку Великаго Князя, не оставалось ничего инаго, какъ, несмотря на все сочувствіе къ предположеніямъ Августѣй-

*) См. прилож. къ Журн. Ком. Мин. за Февраль 1869 г.

шаго Намѣстника Кавказскаго, признать эти предположенія пока неосуществимыми *).

Великій Князь былъ, однако, слишкомъ убѣжденъ въ будущемъ значеніи задуманной Имъ линіи, чтобы хотя на время отступиться отъ Своего плана. Воспользовавшись Своимъ пребываніемъ въ С.-Петербургѣ въ концѣ 1869 г., Онъ вновь поднялъ вопросъ о сооруженіи Ростово-Владикавказской дороги. На этотъ разъ дѣло обсуждалось въ Особомъ Собраніи, образованномъ, по Высочайшему повелѣнію, изъ Наслѣдника Цесаревича, Великихъ Князей Константина и Михаила Николаевичей, Предсѣдателя Комитета Министровъ Князя Гагарина, Министровъ Военнаго, Финансовъ и Исправл. должность Министра Путей Сообщенія; предсѣдательствованіе принялъ на Себя Лично Государь Императоръ. Собраніе, убѣжденное словесными объясненіями Августѣйшаго Намѣстника Кавказскаго, единогласно высказалось за принятіе Его проекта и за включеніе линіи отъ Ростова до Владикавказа въ сѣть неотложно необходимыхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ этомъ же Собраніи былъ разсмотрѣнъ поднятый Военнымъ Министромъ вопросъ о желательности постройки ежегодно опредѣленнаго количества (до 500 верстъ) стратегическихъ линій. Возраженій по существу такое предложеніе не возбудило, но въ средѣ Собранія преобладалъ взглядъ, поддерживаемый Министромъ Финансовъ и Исправл. должность Министра Путей Сообщенія, что стратегическія дороги, по большей части не имѣющія торговаго значенія и, слѣдовательно, почти всегда обреченныя на бездоходность, должны быть сооружаемы въ перемежку съ линіями, предназначенными способствовать экономическому росту отдѣльныхъ мѣстностей Имперіи. Собственно говоря, взглядъ этотъ не заключалъ въ себѣ ничего новаго: при составленіи сѣти 1868 г. преслѣдовалась подобная же цѣль и стратегическія линіи чередовались въ ней съ дорогами промышленными; принципъ этотъ, казалось бы, еще недавно былъ установленъ и вновь провозглашать его едва ли представлялось нужнымъ. Но въ данномъ случаѣ есть основанія предполагать, что вновь вызвать обмѣнъ мнѣній о будущихъ задачахъ нашего желѣзнодорожнаго строительства, особенно въ присутствіи Государя, было

*) См. Журн. Ком. Мин. 11 Февраля 1869 г.

въ интересахъ новаго Управляющаго вѣдомствомъ Путей Сообщенія. Къ тому времени, какъ заявилъ Графъ В. А. Бобринской въ засѣданіи Собранія (18 Декабря 1869 г.), въ Министерство Путей Сообщенія поступило множество ходатайствъ о проложеніи новыхъ рельсовыхъ путей, имѣющихъ преимущественно значеніе вспомогательныхъ вѣтвей къ уже отстроеннымъ или разрѣшеннымъ къ постройкѣ линіямъ. Въ виду подобнаго значенія упомянутыхъ путей, Графъ Бобринской настаивалъ на необходимости въ возможно непродолжительномъ времени разобраться въ этомъ рядѣ предложеній и установить извѣстную постепенность въ осуществленіи тѣхъ изъ нихъ, приведеніе въ исполненіе которыхъ будетъ признано желательнымъ.

Не трудно понять, что такое заявленіе было равносильно предложенію выработать проектъ новой сѣти. Этого и добивался Графъ Бобринской: онъ, повидимому, не довольствовался ролью простаго исполнителя составленнаго безъ его участія плана дальнѣйшаго расширенія системы нашихъ рельсовыхъ сообщеній и стремился къ пересмотру этого плана съ точки зрѣнія, лично имъ, Графомъ Бобринскимъ, усвоенной, на экономическія, политическія и военныя потребности Россіи. Цѣль оказалась достигнутою: 2 Января 1870 г. Исправл. должность Министра Путей Сообщенія было Высочайше повелѣно составить проектъ новой сѣти желѣзныхъ дорогъ, въ которую имѣли быть включены: прежде всего 5 линій изъ сѣти 1868 г., оставшіяся къ тому времени еще не обезпеченными постройкою *), а затѣмъ рядъ новыхъ линій, общимъ протяженіемъ отъ 3,000 до 4,000 верстъ. Независимо отъ этого, въ сѣть было предписано внести и дорогу отъ Ростова на Владикавказъ, признанную первостепенною въ засѣданіи Особаго Собранія 18 Декабря 1869 года.

Изъ точнаго смысла приведеннаго Высочайшаго повелѣнія явствуетъ, что новый проектъ сѣти долженъ былъ явиться отнюдь не на замѣну стараго: напротивъ того, сѣть

---

*) Изъ настоящей главы видно, что въ 1869 г. изъ дорогъ, вошедшихъ въ сѣть, были сданы въ постройку линіи: 1) Либавская, 2) Борисоглѣбскъ-Царицынская и 3) Воронежско-Грушевская. Ко времени составленія новой сѣти, остались слѣдовательно еще не уступленными предпринимателямъ линіи: 1) отъ Лозовой до Севастополя, 2) отъ Курско-Кіевской линіи до Могилева, 3) отъ Могилева до Бреста, 4) отъ Самары до Бузулука и 5) отъ Кіево-Балтской дороги къ Бресту.

1868 г. оставалась въ полной силѣ, но ее признано было возможнымъ пополнить весьма значительнымъ количествомъ новыхъ линій. Несмотря на то, что почти $^2/_3$ рельсовыхъ путей (около 2,100 верстъ), вошедшихъ въ сѣть 1868 г., еще не были къ 1870 г. сданы въ постройку, предполагалось безъ замедленія приступить къ разсмотрѣнію ряда новыхъ ходатайствъ о различныхъ желѣзнодорожныхъ линіяхъ общимъ протяженіемъ до 4,000 верстъ, такъ что длина всѣхъ дорогъ, намѣченныхъ къ исполненію въ ближайшемъ будущемъ (включая сюда и Ростово-Владикавказскую дорогу, протяженіемъ въ 700 верстъ), должна была составить внушительную цифру почти въ 7,000 верстъ.

Консолидированныя облигаціи и причины успѣха перваго выпуска ихъ.

На первый взглядъ можетъ показаться, что подобный образъ дѣйствій Правительства ощутительно разнился отъ прежней политики его въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, въ основаніе которой было положено правило—избѣгать одновременнаго разрѣшенія слишкомъ значительнаго количества новыхъ рельсовыхъ путей. По этому поводу всегда указывалось на опасность запруженія денежныхъ рынковъ желѣзнодорожными бумагами и на связанное съ такимъ явленіемъ общее пониженіе биржеваго курса не только на частныя, но и на государственныя цѣнности; въ 1869 г. такой опасности какъ будто не сознавалось.

На самомъ дѣлѣ это было не такъ: финансовое вѣдомство продолжало проявлять прежнюю осторожность при разрѣшеніи частныхъ кредитныхъ сдѣлокъ, такъ или иначе затрагивавшихъ интересы Государственнаго Казначейства. Въ засѣданіи Комитета Финансовъ 24 Декабря 1869 г. Статсъ-Секретарь Рейтернъ попрежнему говорилъ о томъ, что, несмотря на окрѣпшее за границею довѣріе къ нашимъ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ, представлялось бы крайне неосторожнымъ разрѣшать желѣзнодорожнымъ обществамъ частые выпуски на иностранные рынки своихъ облигацій, гарантированныхъ русскимъ Правительствомъ; такіе выпуски хотя и сопровождались успѣхомъ въ послѣднее время, но все же могутъ повести къ скорому утомленію рынковъ сбыта *). Слѣдовательно, воззрѣнія Министра Финансовъ на роль част-

*) См. дѣло Комитета Финансовъ № 103 (1869 г.).

ныхъ обществъ въ дѣлѣ выпуска облигаціонныхъ займовъ оставались неизмѣнными; все дѣло было въ томъ, что Статсъ-Секретарь Рейтернъ рѣшилъ измѣнить прежній порядокъ реализаціи облигаціонныхъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ компаній и уже разработалъ планъ новой комбинаціи, осуществленіе которой обѣщало обезпечить примѣненіе въ будущемъ того способа оплаты желѣзнодорожныхъ облигацій, который былъ Высочайше одобренъ 23 Апрѣля 1869 г., согласно положенію Особаго Совѣщанія (см. выше), и заключался въ оставленіи Правительствомъ за собою, по условленной эмиссіонной цѣнѣ, всѣхъ облигацій вновь возникавшихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Предстоявшіе въ теченіе 1869 г. на этотъ предметъ расходы еще могли быть удовлетворяемы изъ наличныхъ средствъ желѣзнодорожнаго фонда, но уже къ концу разсматриваемаго года стала ощущаться необходимость въ пополненіи этихъ средствъ. Въ виду такого положенія дѣла Министръ Финансовъ рѣшился заключить отъ имени Правительства внѣшній заемъ со спеціальною цѣлью оживленія рессурсовъ желѣзнодорожнаго фонда. Статсъ-Секретарь Рейтернъ вполнѣ основательно полагалъ, что если совершеніе такой операціи возьметъ въ свои руки Государство, то оно, въ силу одного своего кредита, воспользуется болѣе выгодными эмиссіонными условіями, чѣмъ тѣ, на которыя могли бы расчитывать частныя общества. По той же причинѣ при осуществленіи проектированной комбинаціи являлась возможность единовременно реализовать крупную сумму, которой бы хватило на потребности нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ сразу. Наконецъ, въ случаѣ успѣха перваго займа—въ которомъ едва ли было основаніе сомнѣваться въ виду упрочившагося довѣрія къ русскимъ финансамъ вообще, а въ частности въ виду производительной цѣли займа—Правительство могло бы, съ помощью новыхъ займовъ, не колебля своего кредита и не возбуждая опасеній со стороны капиталистовъ, продолжать развитіе системы рельсовыхъ сообщеній Имперіи.

Увѣренностью въ цѣлесообразности предположенной комбинаціи, обѣщавшей обильный приливъ иностранныхъ капиталовъ для поощренія желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи, и объясняется согласіе Министра Финансовъ на предположеніе о включеніи въ новую сѣть необходимыхъ желѣз-

ныхъ дорогъ до 7,000 верстъ рельсовыхъ путей, тогда какъ еще въ 1868 г. тотъ же Статсъ-Секретарь Рейтернъ находилъ цифру всего въ 5,840 верстъ несоотвѣтствующею состоянію средствъ Государственнаго Казначейства.

Къ концу 1869 г. переговоры о желѣзнодорожномъ займѣ были благополучно доведены до конца, и 9 Января 1870 г. состоялось Высочайшее повелѣніе о первомъ выпускѣ 5-ти процентныхъ «консолидированныхъ облигацій русскихъ желѣзныхъ дорогъ». Такое названіе получили бумаги, выпущенныя Правительствомъ отъ своего имени, съ цѣлью пріобрѣтенія средствъ для пополненія рессурсовъ желѣзнодорожнаго фонда, изъ наличности котораго казнѣ предстояло оплачивать оставляемыя Правительствомъ за собою облигаціи частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній. Нарицательная сумма займа опредѣлялась въ 12 милліоновъ фунтовъ стерлинговъ, а подписная цѣна—въ 76%. Уже одна эта послѣдняя цифра показываетъ, что Министръ Финансовъ не ошибся въ расчетѣ и что задуманная имъ комбинація была встрѣчена за границею безъ всякаго недовѣрія: по такому курсу наши желѣзнодорожныя цѣнности никогда еще не котировались за границею, съ того времени, какъ для помѣщенія ихъ открылись иностранные денежные рынки; достаточно припомнить, что всего за $2\frac{1}{2}$ года до разсматриваемаго времени (въ Іюнѣ 1867 г.) Правительство, при реализаціи облигацій Николаевской дороги (1-го выпуска), вынуждено было согласиться на эмиссіонную цѣну въ $61\frac{1}{2}$% за сто *).

Такимъ образомъ, разсмотрѣнная кредитная операція, какъ таковая, сопровождалась полнымъ успѣхомъ, который объясняется, главнымъ образомъ, благопріятнымъ временемъ, выбраннымъ Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ для приступа къ осуществленію задуманнаго имъ плана. Наше государственное хозяйство къ началу 70-хъ годовъ не только оправилось отъ тяжелыхъ потрясеній первой половины предшествовавшаго десятилѣтія, но и успѣло обнаружить признаки возможнаго въ будущемъ преуспѣянія. Начиная приблизительно съ конца 1867 г., производительныя силы страны стали замѣтно крѣпнуть: въ поступленіи государственныхъ доходовъ обнаружи-

*) Ср. Очеркъ сѣти русскихъ жел. дор., изд. VIII отд. Импер. Русскаго Техническаго Общества. Томъ II, отд. V, гл. 1, стр. 11.

лось прогрессивное возрастаніе *); обороты нашей вывозной торговли также постепенно расширялись и въ 1870 г. дошли до 359.957.787 р., тогда какъ въ 1866 г. не превышали 222.908.274 р. **). Лучшимъ доказательствомъ того, что общее финансовое и хозяйственное положеніе Россіи находилось на пути къ улучшенію, служилъ уровень нашего вексельнаго курса: въ 1867—1870 г.г. онъ колебался между 76—84 к. мет. за 1 р. кред. и ни разу не доходилъ до того уровня (68 к.), до котораго онъ падалъ во время кризиса 1865—1866 годовъ.

Въ этихъ благопріятныхъ признакахъ нельзя было не видѣть первыхъ результатовъ энергичной политики Статсъ-Секретаря Рейтерна, поставившаго себѣ задачею вывести наше государственное хозяйство изъ того угнетеннаго состоянія, въ которомъ оно находилось со времени Крымской кампаніи. Предшественники Рейтерна также по мѣрѣ силъ стремились къ достиженію этой цѣли, но ихъ старанія не привели къ сколько нибудь ощутительнымъ результатамъ. Самъ Рейтернъ потерпѣлъ неудачу въ своихъ первоначальныхъ попыткахъ въ этомъ направленіи: онъ думалъ улучшить наше государственное хозяйство путемъ возстановленія размѣна кредитныхъ билетовъ на металлическія деньги. Предпринятыя съ этою цѣлью мѣры оказались, однако, безуспѣшными, и возстановленный было на нѣкоторое время—чисто искусственными средствами—размѣнъ пришлось опять прекратить, въ виду недостаточности запасовъ золота въ обращеніи и въ кассахъ Государственнаго Банка (см. томъ I настоящаго очерка, гл. III). Тогда Министръ Финансовъ рѣшилъ измѣнить свою политику: онъ остановился на мысли, что улучшить финансы Россіи вѣрнѣе всего можно не фискальными мѣрами, а заботами объ общемъ подъемѣ производительныхъ силъ страны. Достигнуть равновѣсія въ бюджетѣ

---

*) По даннымъ, содержащимся въ отчетахъ Государственнаго Контроля, дѣйствительныя поступленія по государственнымъ доходамъ составляли:

въ 1866 году.	352.596.000 р.
— 1867 —	419.838.000 —
— 1868 —	421.560.000 —
— 1869 —	457.496.000 —
— 1870 —	480.559.000 —

**) См. Государственная внѣшняя торговля въ разныхъ ея видахъ. Изданіе Министерства Финансовъ.

будетъ легче, когда Россія возродится къ новой экономической жизни—въ эту истину Рейтернъ твердо вѣрилъ и не щадилъ усилій для того, чтобы провести ее въ жизнь. Самымъ могущественнымъ средствомъ для достиженія своей цѣли онъ, по примѣру другихъ государствъ, признавалъ сооруженіе возможно большаго количества желѣзныхъ дорогъ—мнѣніе, которое раздѣляли съ нимъ Чевкинъ, Мельниковъ и другіе выдающіеся государственные дѣятели той эпохи. Общими силами имъ удалось добиться того, что къ 1870 г. протяженіе нашей рельсовой сѣти (открытой для движенія) составляло 7,800 верстъ. Уже и это, сравнительно незначительное для Государства, подобнаго Россіи, количество рельсовыхъ путей, какъ можно заключить по отмѣченнымъ выше успѣхамъ нашей вывозной торговли, сослужило нашему отечеству хорошую службу; дальнѣйшее же развитіе желѣзнодорожной сѣти, надъ которымъ Правительство продолжало неустанно трудиться, обѣщало впереди еще болѣе утѣшительныя послѣдствія.

Покровительствуя желѣзнодорожному строительству, финансовое вѣдомство съ начала 60-хъ годовъ поощряло также возникновеніе—сначала въ столицахъ, а потомъ и въ провинціальныхъ городахъ—частныхъ банковыхъ учрежденій какъ долгосрочнаго, такъ и краткосрочнаго кредита *): Статсъ-Секретарь Рейтернъ ясно сознавалъ, что такія учрежденія являлись настоятельно необходимыми въ виду кореннаго измѣненія всего строя экономической жизни Россіи со времени крестьянской реформы 1861 г. И дѣйствительно, операціи, производившіяся вновь учрежденными коммерческими и поземельными банками, обществами взаимнаго кредита и т. п., значительно облегчили населенію пользованіе кредитомъ, отсутствіе котораго прежде парализовало всѣ коммерческія предпріятія и затрудняло заключеніе какихъ бы то ни было торговыхъ сдѣлокъ.

Для всякаго безпристрастнаго наблюдателя было несомнѣнно, что Россія вступила на путь экономическаго прогресса: при такихъ условіяхъ неудивительно, что первый выпускъ консолидированныхъ облигацій, о которомъ говори-

---

*) Государственный Банкъ, главный регуляторъ торгово-промышленной жизни страны, былъ учрежденъ въ 1860 г., еще до вступленія Рейтерна въ управленіе Министерствомъ Финансовъ.

лось выше, былъ реализованъ съ полнымъ успѣхомъ; въ частности, нѣкоторую долю такого успѣха можно, пожалуй, приписать и принятому на себя Правительствомъ—при заключеніи займа—обязательству не выпускать на рынокъ новыхъ желѣзнодорожныхъ бумагъ и не реализировать новаго заграничнаго займа до полной оплаты консолидированныхъ облигацій перваго выпуска. Подобное обязательство свидѣтельствовало объ осторожности Правительства въ пользованіи своимъ кредитомъ и указывало на существованіе заранѣе обдуманнаго и твердо установленнаго плана веденія дальнѣйшихъ финансовыхъ операцій того же рода.

Какъ будетъ видно изъ послѣдующаго изложенія, успѣхъ перваго выпуска консолидированныхъ облигацій далъ возможность—въ виду благопріятныхъ условій всемірнаго денежнаго рынка—совершить послѣдовательно нѣсколько другихъ однородныхъ операцій, причемъ при каждомъ новомъ займѣ эмиссіонныя условія становились все болѣе благопріятными для русскаго Правительства. Съ этой точки зрѣнія комбинацію Рейтерна нельзя не признать задуманною на вполнѣ раціональныхъ началахъ; равнымъ образомъ нельзя отрицать, что выпуски консолидированныхъ облигацій дали новый и сильный толчекъ дѣлу нашего желѣзнодорожнаго строительства въ отношеніи какъ постройки новыхъ рельсовыхъ путей, такъ и приведенія существовавшихъ дорогъ въ положеніе, соотвѣтствовавшее потребностямъ движенія.

Отрицательныя стороны нашего желѣзнодорожнаго хозяйства семидесятыхъ годовъ.

При всемъ томъ, однако, безполезно закрывать глаза на то, что десятилѣтіе 1870—1880 г.г., т. е. именно тотъ періодъ времени, въ теченіе котораго происходили выпуски упомянутыхъ облигацій, былъ временемъ наибольшей неурядицы въ нашемъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ. Причиною такого явленія былъ конечно не самый фактъ заключенія правительственныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ;—неурядица была вызвана несовершенствомъ пріемовъ, которыми частныя компаніи пользовались при расходованіи вырученныхъ отъ реализаціи консолидированныхъ облигацій суммъ и которые, къ сожалѣнію, не вызвали своевременно достаточно энергичнаго протеста со стороны Правительства. Согласно плану Статсъ-Секретаря Рейтерна, средства, поступавшія въ желѣзнодорожный фондъ отъ такой реализаціи, должны были идти

преимущественно на оплату бумагъ частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній, оставлявшихся Правительствомъ за собою; проценты и погашеніе по такимъ, оплаченнымъ Правительствомъ, бумагамъ обязывались вносить въ казну желѣзнодорожныя компаніи, причемъ суммы, поступавшія отъ обществъ для оплаты купоновъ по оставшимся за Правительствомъ цѣнностямъ, зачислялись по Государственному Казначейству, въ возмѣщеніе расходовъ казны на уплату процентовъ и погашенія по консолидированнымъ займамъ. Между тѣмъ желѣзнодорожныя общества, по прежнему, въ большинствѣ случаевъ весьма неаккуратно выполняли свои обязательства; причиною тому служили: на нѣкоторыхъ дорогахъ дѣйствительная бездоходность ихъ, а на другихъ—неправильное веденіе счетовъ и несогласное съ постановленіями уставовъ распредѣленіе чистаго дохода въ ущербъ казеннымъ интересамъ. Злоупотребленія въ этомъ отношеніи происходили, главнымъ образомъ, вслѣдствіе отсутствія строго опредѣленной системы правительственнаго контроля надъ денежными оборотами компаній; несмотря на старанія Правительства устранить этотъ недостатокъ путемъ включенія въ уставы желѣзнодорожныхъ обществъ по возможности опредѣленныхъ постановленій относительно производства ежегодныхъ ревизій счетоводства компаній особыми командируемыми на мѣста коммисіями, подобныя постановленія для практическихъ цѣлей всетаки оказывались недостаточными и ревизіи не давали ожидаемыхъ результатовъ, что впослѣдствіи было формально засвидѣтельствовано коммисіею для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, засѣдавшею подъ предсѣдательствомъ Графа Баранова *). Въ виду такого положенія дѣла, къ долгамъ казнѣ, уже числившимся и продолжавшимъ накопляться за прежде образовавшимися обществами (по произведеннымъ казною приплатамъ въ счетъ гарантіи), стали прибавляться еще долги новыхъ компаній Государственному Казначейству по недовзносу процентовъ и погашенія за реализованныя Правительствомъ облигаціи ихъ. Кромѣ того, Правительство нерѣдко выдавало—изъ желѣзнодорожнаго фонда—различные авансы, ссуды и т. п. на всевозможныя потребности какъ

*) См. докладъ Коммисіи (Финансовое положеніе русскихъ обществъ желѣзныхъ дорогъ). Часть II, гл. I, стр. 28—29.

старыхъ, такъ и новыхъ обществъ, причемъ, по большей части, въ виду неудовлетворительнаго финансоваго положенія компаній, не только возвратъ капитальнаго долга по такимъ выдачамъ, но даже и уплата условленнаго процента далеко не могли считаться надежно обезпеченными.

Правительство, конечно, не могло не видѣть, въ какой угрожающей прогрессіи растутъ долги желѣзнодорожныхъ обществъ казнѣ; но, съ другой стороны, разъ предпринявъ сооруженіе обширной рельсовой сѣти распоряженіемъ частныхъ компаній, оно не могло, изъ опасенія пошатнуть только что установившійся кредитъ Государства и нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ частности, отказывать въ поддержкѣ желѣзнодорожнымъ обществамъ. Въ рукахъ Правительства, правда, было одно весьма дѣйствительное средство для прекращенія такого ненормальнаго положенія вещей: стоило только взять завѣдываніе желѣзнодорожнымъ дѣломъ непосредственно въ свои руки. Но такая мѣра въ разсматриваемое время была едва ли мыслима: во первыхъ, она слишкомъ противорѣчила твердо установившемуся, хотя и несомнѣнно предвзятому, мнѣнію о безусловныхъ преимуществахъ частной иниціативы въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ; во вторыхъ, при тогдашнемъ составѣ исполнительнаго персонала, шансы на успѣхъ были сомнительны.

Въ концѣ концовъ положеніе обострилось до крайней степени: долги обществъ Правительству во многихъ случаяхъ приняли характеръ неоплатныхъ; изысканіе неотложныхъ мѣръ къ прекращенію такого порядка вещей сдѣлалось насущною необходимостью. Само Правительство принуждено было сознаться въ несостоятельности, съ государственной точки зрѣнія, поощрявшейся до тѣхъ поръ концессіонной системы.

Подробному разсмотрѣнію отдѣльныхъ фазисовъ этого періода исторіи нашего желѣзнодорожнаго дѣла посвящены послѣдующія главы настоящаго очерка.

ГЛАВА ВТОРАЯ.

(1870—1871 г.г.).

Утвержденіе проекта сѣти 1870 г. и приступъ къ его выполненію.

Проектъ новой сѣти, представленный Графомъ В. А. Бобринскимъ, въ силу Высочайшаго повелѣнія 2 Января 1870 г. (см. предыдущую главу), на обсужденіе Комитета желѣзныхъ дорогъ, распадался на двѣ части: первая заключала въ себѣ тѣ 5 линій, которыя уже входили въ сѣть 1868 г. *), но оставались неисполненными къ 1870 г., съ присоединеніемъ къ нимъ еще дороги Ростово-Владикавказской (какъ извѣстно, признанной незадолго до того неотложною); вторая состояла изъ 18 новыхъ линій, починъ въ предложеніи которыхъ принадлежалъ лично Исправл. должность Министра Путей Сообщенія.

Нельзя, однако, сказать, чтобы первая часть проекта Графа Бобринскаго была лишь спискомъ съ положенія Комитета Министровъ, Высочайше утвержденнаго 27 Декабря 1868 г., въ той части его, которая не получила еще осуществленія; напротивъ того, въ рукахъ преемника Мельникова утвержденная уже сѣть подверглась нѣкоторымъ, довольно существеннымъ, измѣненіямъ. Измѣненія эти заключались въ слѣдующемъ:

1) первый участокъ Смоленско-Брестской дороги, предположенный прежде по направленію на Могилевъ, шелъ въ новомъ проектѣ въ обходъ Могилева—на Оршу и Борисовъ. Линія эта не пересѣкала Днѣпра, какъ прежде проектированная, и была короче послѣдней на 44 версты;

2) линія, соединяющая Смоленско-Брестскую дорогу съ Кіево-Балтскою, намѣчена была въ сѣти 1868 г. по направленію Житоміръ, Новгородъ-Волынскій, Ровно и Луцкъ. Графъ

---

*) 1) отъ Лозовой до Севастополя, 2) отъ Смоленска до Бреста, 3) отъ одного изъ пунктовъ Курско-Кіевской дороги до Смоленско-Брестской дороги, 4) отъ одного изъ пунктовъ Кіево-Балтской дороги до Бреста и 5) отъ Самары до Бузулука.

Бобринской предлагалъ начать линію отъ Бердичева (отъ котораго уже была отстроена вѣтвь къ Кіево-Балтской дорогѣ) и, оставивъ въ сторонѣ Новгородъ-Волынскій и Житоміръ, вести ее кратчайшимъ (на 30 верстъ) путемъ черезъ Ровно до Бреста и, кромѣ того, отстроить отъ Ровно вѣтвь до Радзивилова, навстрѣчу дорогѣ, сооруженной австрійскою компаніею отъ Лемберга до Бродъ у нашей границы;

3) соединеніе Курско - Кіевской дороги со Смоленско-Брестской предполагалось Мельниковымъ отъ Нѣжина черезъ Черниговъ до Могилева; теперь линія начиналась у Конотопа и велась черезъ Гомель и Бобруйскъ на Минскъ, причемъ было проектировано продолженіе ея до Ландварова близъ Вильны. По мнѣнію Графа Бобринскаго, такая линія была бы выгоднѣе прежде предполагавшейся дороги, открывая прямой путь хлѣбнымъ грузамъ изъ наиболѣе плодородной части Малороссіи къ Либавскому порту.

Затѣмъ направленіе двухъ остальныхъ линій изъ сѣти 1868 г.—Лозово - Севастопольской и Самаро - Бузулукской—оставлено было безъ измѣненій.

Въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ не послѣдовало никакихъ сколько нибудь существенныхъ возраженій противъ предположеній Графа Бобринскаго—было лишь заявлено по поводу Ландварово-Конотопской линіи, что ее желательно было бы продолжить вглубь Полтавской губерніи — до Роменъ—въ видахъ приближенія ея къ мѣстамъ производства предназначавшихся на перевозку по ней грузовъ. Такой исходъ дѣла даетъ поводъ думать, что и бывшій Министръ Путей Сообщенія (Мельниковъ) допускалъ цѣлесообразность проектированныхъ его замѣстителемъ измѣненій въ сѣти 1868 г.: покинувъ постъ Министра, онъ, оставаясь въ званіи Члена Комитета желѣзныхъ дорогъ, продолжалъ принимать дѣятельное участіе въ трудахъ Комитета и, въ случаѣ неодобренія программы Графа Бобринскаго, несомнѣнно представилъ бы свои замѣчанія на нее, что неоднократно и дѣлалъ впослѣдствіи. На этотъ же разъ онъ ограничился молчаливымъ согласіемъ и проектъ Графа Бобринскаго прошелъ въ Комитетѣ единогласно, послѣ чего былъ одобренъ Государемъ 1 Марта 1870 года.

Обсужденіе второй части сѣти, содержавшей въ себѣ 18 новыхъ линій, заняло три засѣданія Комитета желѣзныхъ

дорогъ (6, 13 и 20 Марта 1870 г.), причемъ по двумъ вопросамъ дѣло дошло до разногласія.

Представленныя на утвержденіе Комитета дороги были слѣдующія:

1) Линія отъ Кишинева до Скулянъ (близъ Яссъ), которая должна была открыть молдавскимъ и частью австрійскимъ грузамъ путь въ наши Черноморскіе порты и ослабить конкурренцію Галаца съ Одессою.

2) Линія отъ Роменъ до соединенія съ Харьково-Кременчугскою дорогою—естественное продолженіе Ландварово-Роменской линіи, вошедшей въ первую часть сѣти.

3) Линія отъ одного изъ пунктовъ Елизаветградо - Кременчугской дороги до Николаева, необходимая для удобнѣйшаго направленія къ Черному морю грузовъ губерній: Кіевской и Полтавской и частей губерній: Харьковской, Черниговской и Херсонской.

4) Линія отъ ст. Фастово на Кіево-Балтской дорогѣ до одного изъ пунктовъ вблизи Елизаветграда; проходя по населенной и производительной мѣстности, она должна была усилить движеніе по Елизаветградо - Кременчугской дорогѣ и по проектированной линіи къ Николаеву.

5) Линія Моршанско-Сызранская.

6) Линія Сызрано-Самарская.

Обѣ эти дороги должны были пройти по мѣстностямъ, производящимъ лучшіе сорты хлѣбовъ, и, восполнивъ пробѣлъ между отстроенною Ряжско-Моршанскою и проектированною Самаро - Бузулукскою дорогами, связать участки будущей восточной Московско-Оренбургской магистрали.

7) Линія отъ Бузулука до Оренбурга—продолженіе Самаро-Бузулукской дороги, включенной въ первую часть сѣти.

8) Линія отъ Скопина до Тулы.

9) Продолженіе ея отъ Тулы черезъ Калугу до Вязьмы.

Двѣ послѣднія дороги (западное продолженіе линіи Оренбургъ-Самара-Моршанскъ-Ряжскъ-Скопинъ) должны были служить для перевозки хлѣбныхъ грузовъ къ Рижскому порту и въ западныя окраины. Кромѣ того они проходили черезъ каменноугольныя мѣсторожденія и пересѣкали Калужскую губернію, до того времени обойденную желѣзными дорогами.

10) Линія отъ Ельца къ сѣверу до Скопино-Тульской или Тульско-Орловской дороги,—проходящая также черезъ каменно-

угольныя залежи и долженствовавшая служить путемъ слѣдованія для Елецкихъ грузовъ, которые въ значительномъ количествѣ направлялись къ Москвѣ гужемъ.

11) Линія отъ Ярославля до Вологды, необходимая для соединенія Волжскаго бассейна съ бассейномъ Сѣверной Двины, населеніе котораго нуждалось въ хлѣбѣ и работѣ; желательность этой дороги обусловливалась также совершеннымъ отсутствіемъ въ Сѣверномъ краѣ улучшенныхъ путей сообщенія.

12) Линія отъ одного изъ пунктовъ Курско-Азовской дороги до завода Юза (въ то время на нее уже послѣдовало Высочайшее соизволеніе).

13) Линія Уральская, необходимая для развитія горнозаводской промышленности; направленіе ея, за неимѣніемъ достаточныхъ данныхъ, въ точности не опредѣлялось.

14) Линія Динабургъ - Шавли; отстройкою ея предполагалось достигнуть того, чтобы часть грузовъ, доставлявшихся въ Динабургъ для отправки за границу, могла направляться въ Либаву, особенно въ то время, когда Рижскій портъ покрывается льдомъ.

15) Линія отъ Грушевки до Калача, долженствовавшая обезпечить грушевскимъ каменнымъ углемъ движеніе по Волгѣ и по Царицынской дорогѣ.

16) Линія отъ Элтонскаго озера до Волги, проектированная съ цѣлью увеличить и удешевить провозъ соли въ Европейскую Россію.

17) Линія отъ Ливенъ до одного изъ пунктовъ Орловско-Грязской дороги, признанная желательною въ качествѣ питательной вѣтви еще въ 1869 г.

18) Линія между Азовскою и Воронежско-Грушевскою дорогами, которая пройдетъ черезъ бассейнъ Сѣвернаго Донца, изобилующій богатыми желѣзными рудами и залежами каменнаго угля.

Какъ можно судить по представленному списку новыхъ дорогъ, Графъ Бобринской задавался широкими цѣлями: въ планѣ его ясно обнаруживается стремленіе установить связь между желѣзнодорожными линіями, остававшимися еще разобщенными между собою, и обезпечить продолженіе такихъ рельсовыхъ путей, которые не примыкали къ общей желѣзнодорожной сѣти Имперіи. Кромѣ того онъ, слѣдуя искон-

нымъ традиціямъ вѣдомства Путей Сообщенія въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства, сознавалъ важность соединенія внутреннихъ губерній съ отпускными портами и проектировалъ линію къ Николаеву—порту, лежавшему въ то время внѣ раіона рельсовыхъ сообщеній. Къ тому же разряду линій слѣдуетъ отнести и включенную въ сѣть дорогу къ заводу Юза—это былъ лишь головной участокъ будущей линіи къ Маріуполю, на что и было указано при обсужденіи вопроса о ней въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ. Далѣе, Исправл. должность Министра Путей Сообщенія очевидно близко принималъ къ сердцу интересы нашей каменноугольной и горнозаводской промышленности и всемѣрно старался способствовать ея развитію путемъ устройства желѣзныхъ дорогъ въ раіонахъ, извѣстныхъ своими рудными залежами. Наконецъ, въ проектѣ Графа Бобринскаго обращаетъ на себя вниманіе стремленіе его призвать къ промышленной жизни хотя бы одну изъ сѣверныхъ губерній (Вологодскую), а также южный Заволжскій край—мѣстности, въ то время не обладавшія сколько нибудь усовершенствованными путями сообщенія.

Противъ нѣкоторыхъ изъ перечисленныхъ выше линій въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ были заявлены возраженія.

Прежде всего *четверо* изъ Членовъ Комитета—Генералъ-Лейтенанты Графъ А. В. Адлербергъ (Товарищъ Министра Двора) и Герстфельдъ, Генералъ-Адъютантъ Грейгъ и Тайный Совѣтникъ Кербедзъ—явились противниками сооруженія линіи Самара-Сызрань и ея продолженія до Моршанска; взамѣнъ этой дороги они предлагали соединеніе Самары рельсовымъ путемъ съ Нижнимъ-Новгородомъ. Эту мысль особенно поддерживалъ Графъ Адлербергъ, который составилъ по разсматриваемому вопросу особый докладъ, представленный Государю и внесенный, по Высочайшему повелѣнію, въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, для обсужденія его вмѣстѣ съ проектомъ новой сѣти. Главный аргументъ въ пользу Нижегородско-Самарской линіи заключался въ томъ, что она совпала бы по направленію съ установившимся издавна торговымъ трактомъ изъ Европейской Россіи въ Азію черезъ Оренбургъ; всякое же другое направленіе для соединенія Самары (а черезъ нее и Оренбурга) съ внутренними губерніями насильственно отвлекло бы отъ историческаго пути мануфактурные и ремесленные товары, направляющіеся на Востокъ, и, кромѣ того,

удлинило бы пробѣгъ грузовъ, идущихъ изъ Заволжья для продовольствованія Нижегородской и Владимірской губерній.

Большинство Членовъ Комитета не согласилось, однако, съ доводами Графа Адлерберга и его единомышленниковъ и продолжало держаться мнѣнія о предпочтительности соединенія Самары съ общею желѣзнодорожною сѣтью черезъ Моршанскъ, какъ это было рѣшено еще въ 1868 году. Въ защиту Моршанскаго направленія приводилось то соображеніе, что оно короче Нижегородскаго почти на 90 верстъ; кромѣ того, Самаро-Моршанская линія пересѣчетъ раіонъ, лишенный удобныхъ средствъ сообщенія, тогда какъ линія Самаро-Нижегородская, которая составитъ хорду дуги, образуемой теченіемъ Волги между Самарою и Нижнимъ, пройдетъ по мѣстностямъ, окаймляемымъ Волгою и пересѣкаемымъ судоходною Сурою; при подобныхъ условіяхъ желѣзная дорога не будетъ въ состояніи конкуррировать съ дешевою водяною перевозкою; зимою же Нижній не производитъ значительныхъ торговыхъ оборотовъ. Наконецъ, по мнѣнію большинства, Самаро-Моршанская линія имѣетъ значеніе обще-государственное въ качествѣ торговой артеріи, соединяющей кратчайшимъ путемъ (на 200 верстъ короче обходнаго направленія на Москву) Оренбургъ съ Либавою (посредствомъ проектированной въ сѣти Графа Бобринскаго Скопино-Ряжско-Вяземской дороги, которая связана черезъ Смоленскъ съ Динабургомъ).

Вопросъ о только что упомянутой Скопино-Вяземской дорогѣ тоже не прошелъ безъ разногласія. На этотъ разъ возражали Мельниковъ и Зеленой (Министръ Госуд. Имуществъ): оба они не считали отстройку этой линіи неотложною, въ виду существованія въ раіонѣ ея будущаго вліянія другихъ рельсовыхъ путей, и предлагали исключить ее изъ сѣти. Остальные же Члены Комитета отстаивали ея пользу какъ линіи, которая удешевитъ стоимость перевозки хлѣба изъ средне-Волжскаго бассейна въ Либаву и, независимо отъ этого, будетъ имѣть значеніе для дѣла развитія каменноугольныхъ копей Тульской и Калужской губерній.

Тѣ же два Члена Комитета (Мельниковъ и Зеленой) заявили, что, на ихъ взглядъ, Исправл. должность Министра Путей Сообщенія въ своемъ проектѣ сѣти не удѣлилъ достаточнаго вниманія нуждамъ нашего Сѣвера. Въ то время, какъ существующія (или уже строящіяся) дороги примы-

кают въ нѣсколькихъ пунктахъ и къ Волгѣ, и къ Балтійскимъ и Черноморскимъ портамъ, и къ нашей западной границѣ, весь обширный Сѣверный край остается разобщеннымъ съ желѣзнодорожною сѣтью; одна Ярославско-Вологодская линія, введенная въ сѣть, будетъ безсильна сколько нибудь облегчить тяжелое положеніе сѣверной окраины. Еще въ 1868 г. Особая Коммисія подъ предсѣдательствомъ Наслѣдника Цесаревича Александра Александровича, учрежденная для оказанія пособія пострадавшимъ отъ неурожая Архангельской и Вологодской губерніямъ, признала однимъ изъ главныхъ средствъ для предотвращенія въ будущемъ тяжелыхъ послѣдствій хлѣбныхъ недородовъ сооруженіе въ Сѣверномъ краѣ желѣзныхъ дорогъ—на первое время хотя бы линіи отъ Вятки до Сѣверной Двины; тѣмъ не менѣе, въ этомъ отношеніи ничего еще не предпринято, кромѣ незначительныхъ предварительныхъ изысканій. Между тѣмъ, по мнѣнію Мельникова, поддержанному Зеленымъ, дорогу отъ Вятки или Котельничей до Двины нельзя не признать дорогою первостепенной государственной важности, могущею обезпечить снабженіе Архангельской губерніи необходимымъ продовольствіемъ и оживить упадающія промышленность и земледѣліе нашего Сѣвера.

Это мнѣніе было встрѣчено въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ съ полнымъ сочувствіемъ и Вятско-Двинскую линію единогласно рѣшено было внести въ сѣть, не откладывая, однако, въ угоду ей (какъ то предлагалъ бывшій Министръ Путей Сообщенія) нѣкоторыхъ проектированныхъ Графомъ Бобринскимъ линій, которыя Ген. Лейт. Мельниковъ признавалъ второстепенными (дорогъ: отъ Ельца до Скопино-Тульской вѣтви, отъ одного изъ пунктовъ Харьково-Азовской линіи до соединенія съ линіею Воронежско-Ростовскою, отъ ст. Фастово до Елизаветградъ-Кременчугской линіи и отъ Самары до Моршанска; для опредѣленія дѣйствительнаго экономическаго значенія послѣдней Мельниковъ считалъ имѣвшіяся въ рукахъ Правительства данныя недостаточными).

Прочія линіи, вошедшія въ проектъ сѣти, были приняты безъ возраженій; Комитетъ замѣтилъ лишь, что линію отъ Курско-Харьково-Азовской дороги до завода Юза было бы желательно безъ замедленія продолжить до Маріуполя, гдѣ предполагалось устроить портъ, и что нѣкоторыя изъ проекти-

рованныхъ Графомъ Бобринскимъ дорогъ (Уральская, Элтонская, продолженіе Ландварово-Роменской линіи) нуждаются еще въ дальнѣйшихъ изслѣдованіяхъ для точнаго опредѣленія ихъ будущаго направленія.

Затѣмъ Комитетъ выразилъ согласіе на включеніе въ сѣть двухъ стратегическихъ дорогъ, потребованныхъ Военнымъ Министромъ: 1) отъ Праги (предмѣстья Варшавы) до Новогеоргіевска и 2) отъ Лукова до Ивангорода.

На журналѣ Комитета положена была Высочайшая резолюція: «**Исполнить; относительно же вопросовъ, возбудившихъ разномысліе, утверждаю мнѣніе большинства**».

Такимъ образомъ, въ своемъ окончательномъ видѣ, сѣть 1870 г., во всей ея совокупности, состояла изъ линій:

1)	отъ	Смоленска	до	Бреста	620 верстъ.
2)	—	Бреста	—	Бердичева	445 —
3)	—	Лозовой	—	Севастополя	600 —
4)	—	Самары	—	Бузулука	150 —
5)	—	Ландварова	—	Роменъ	725 —
6)	—	Ростова	—	Владикавказа	700 —
7)	—	Оренбурга	—	Бузулука	240 —
8)	—	Самары	—	Моршанска	580 —
9)	—	Скопина	—	Тулы	145 —
10)	—	Тулы	—	Вязьмы	240 —
11)	—	Динабурга	—	Шавель	200 —
12)	—	Орловско-Грязской	—	Скопино-Тульской дороги	135 —
13)	—	Ливенъ	—	Елецко-Орловской дороги	54 —
14)	—	Кишенева	—	р. Прута	103 —
15)	—	Николаева	—	Елизаветградъ-Кременчугской линіи	215 —
16)	—	ст. Фастово	—	Елизаветградъ-Кременчугской дороги	215 —
17)	—	Роменъ	—	Харьково-Кременчугской дороги	160 —
18)	—	завода Юза	—	Маріуполя	185 —
19)	—	Грушевки	—	Калача	270 —
20) Уральской 21) Вологодской 22) Вятско-Двинской 23) Элтонской					1.000 —

24)	Соединительной вѣтви между Воронежско-Грушевскою и Азовскою дорогами.....	200 верстъ.
25)	отъ Ровно до Радзивилова.....	90 —
26)	— Праги — Новогеоргіевска	90 —
27)	— Лукова — Ивангорода	
	Итого.....	7.362 версты.

Одновременно Комитетъ предоставилъ Министру Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, входить въ установленномъ порядкѣ съ представленіями о питательныхъ вѣтвяхъ, которыя могли бы быть признаны желательными.

Въ положеніи Комитета желѣзныхъ дорогъ о сѣти 1870 г. ничего не говорилось о сравнительномъ значеніи тѣхъ или иныхъ изъ вошедшихъ въ нее линій и эти послѣднія не были раздѣлены на двѣ категоріи; Правительство, какъ кажется, убѣдилось въ томъ, что подобное дѣленіе, судя по опыту предшествовавшихъ лѣтъ, лишено практическаго значенія. Исторія выполненія проектовъ прежнихъ сѣтей давала многіе тому примѣры: линіи, признанныя первостепенными, строились въ перемежку съ дорогами гораздо мéньшаго значенія, что было неизбѣжно при царившей у насъ концессіонной системѣ, при которой Правительство—въ прежнее время, въ виду недостаточнаго количества предпринимателей,—находилось въ отношеніи осуществленія той или иной дороги до извѣстной степени въ зависимости отъ этихъ послѣднихъ. Не строя линій своимъ распоряженіемъ (за единичными исключеніями), но, вмѣстѣ съ тѣмъ, стремясь къ возможно быстрому развитію сѣти нашихъ рельсовыхъ сообщеній, оно принуждено было разрѣшать тѣ желѣзныя дороги, на сооруженіе которыхъ въ данную минуту имѣлись наиболѣе подходящія предложенія. Даже и позднѣе, при начавшемся приливѣ соискателей на желѣзнодорожныя концессіи, Правительство, обязанное въ каждую данную минуту считаться съ условіями денежныхъ рынковъ, не могло всегда и во всей точности слѣдовать установленному за нѣсколько лѣтъ впередъ плану развитія рельсовой сѣти. Такъ было и въ настоящемъ случаѣ: сѣть служила собственно только общимъ руководствомъ для будущей дѣятельности вѣдомствъ Путей Сообщенія и Финансовъ; въ предѣлахъ же

данныхъ ею указаній, этимъ вѣдомствамъ предоставлялось дѣйствовать по ихъ усмотрѣнію, представляя затѣмъ свои предположенія на одобреніе Высочайшей власти въ обычномъ порядкѣ.

Изъ линій, значившихся въ сѣти 1870 г., прежде всего было приступлено къ разрѣшенію *Смоленско-Брестской* дороги. Вопросъ о ней назрѣлъ уже давно: она составляла среднее звено магистрали Москва-Варшава и уже въ 1867 г. была поставлена на очередь (см. гл. IV I тома настоящаго очерка). Въ то время предполагалось осуществить ее одновременно съ Московско-Смоленскою дорогою, но неурожай, постигшій Смоленскую губернію, ускорилъ рѣшеніе о приступѣ къ сооруженію этой послѣдней линіи; вопросъ же о продолженіи ея до Бреста оставался открытымъ вслѣдствіе возникшаго разногласія о направленіи будущей магистрали. Споръ шелъ о направленіи на Бобруйскъ-Пинскъ, или Минскъ-Слонимъ. Намѣстникъ Царства Польскаго, Генералъ-Адъютантъ Графъ Бергъ стоялъ за послѣднее; его мнѣніе поддерживали выдающіеся военные авторитеты: Милютинъ и Тотлебенъ. Они указывали на то, что Бобруйскъ, расположенный за лѣсами и болотами Полѣсья, едва ли будетъ находиться въ раіонѣ театра военныхъ дѣйствій въ случаѣ столкновенія Россіи съ ея западными сосѣдями; театромъ войны въ такомъ случаѣ будетъ, по всей вѣроятности, мѣстность между Полѣсьемъ и верховьями рѣкъ Нѣмана и Западной Двины, по направленію къ Минску и Могилеву. При такихъ условіяхъ желѣзнодорожная линія Брестъ-Кобринъ-Минскъ-Могилевъ-Смоленскъ могла бы служить надежною операціонною базою для нашей арміи. Направленіе на Минскъ, по мнѣнію названныхъ выше лицъ, къ которымъ въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ присоединились Предсѣдатель Комитета (Графъ Строгановъ) и Гофмейстеръ Абаза, имѣетъ и въ торговомъ отношеніи важныя преимущества: дорога въ такомъ случаѣ пройдетъ по мѣстности, имѣющей бо́льшее промышленное значеніе и несравненно болѣе населенной, чѣмъ раіонъ, по которому предполагалось провести дорогу Смоленскъ-Бобруйскъ-Пинскъ *).

Это мнѣніе одобрилъ и Государь, вслѣдствіе чего Смоленско-Брестская дорога (черезъ Могилевъ и Минскъ) была

*) См. Журн. Ком. жел. дор. 1 Марта 1868 г.

внесена въ сѣть 1868 г. и по ней приступлено къ производству изслѣдованій; результатами изслѣдованій установленъ болѣе выгодный варіантъ направленія головнаго участка линіи: не на Могилевъ, а на Оршу (см. выше). Въ этомъ видѣ Смоленско-Брестская дорога и вошла въ сѣть 1870 г.

На ея сооруженіе явилось много охотниковъ и въ томъ числѣ общество Московско-Смоленской дороги *). По установленному правилами 1868 г. порядку, до выдачи концессіи слѣдовало назначить состязаніе между соискателями (въ запечатанныхъ пакетахъ), но Графъ В. А. Бобринской считалъ въ данномъ случаѣ устройство конкурренціи излишнимъ и предлагалъ прямо предоставить концессію обществу Московско-Смоленской дороги. Безполезность вызова конкуррентовъ Исправл. должность Министра Путей Сообщенія доказывалъ тѣмъ соображеніемъ, что произведенныя правительственными инженерами изысканія по Смоленско-Брестской линіи достаточно выяснили вопросъ о будущей ея стоимости: на основаніи добытыхъ данныхъ имѣется полное основаніе утверждать, что строительная цѣна, заявленная упомянутымъ выше обществомъ,—42.000 р. мет. съ версты—представляется вполнѣ нормальною; всякое пониженіе этой цѣны, которое могло бы быть достигнуто при устройствѣ состязанія, заставляло бы опасаться за качество предстоящихъ на линіи работъ, чѣмъ, какъ полагалъ Графъ Бобринской, была бы парализована всякая выгода отъ уменьшенія строительной стоимости. Въ пользу общества Московско-Смоленской дороги Исправл. должность Министра Путей Сообщенія приводилъ еще и тотъ доводъ, что, въ случаѣ удовлетворенія его ходатайства, получатся значительныя выгоды отъ соединенія въ однѣхъ рукахъ двухъ дорогъ, составляющихъ продолженіе одна другой: общіе расходы управленія должны уменьшиться сравнительно съ расходами отдѣльнаго управленія каждою дорогою по́рознь; эксплоатація соединенной дороги можетъ быть ведена проще и при меньшемъ подвижномъ составѣ, такъ какъ излишекъ этого состава на одной части дороги будетъ переводимъ, въ случаѣ надобности, на другую; по мѣрѣ окончанія работъ на

*) Конкуррентами его были: Ст. Сов. Князь Петръ Трубецкой, Ст. Сов. Графъ Уваровъ, Кол. Асс. Мейнъ и Кол. Асс. Байковъ въ товариществѣ съ Графомъ Потоцкимъ и великобританскими подданными Брогденомъ и Уэгстафомъ.

Московско-Смоленской дорогѣ общество могло бы обращать на Смоленско-Брестскую линію строительный личный составъ, снаряды и инструменты, чѣмъ выигрывалось бы время и уменьшались бы непроизводительные расходы; кромѣ того, меньшая доходность Смоленско-Брестскаго участка могла бы уравновѣшиваться бо́льшею доходностью участка Московско-Смоленскаго, вслѣдствіе чего Правительству пришлось бы меньше приплачивать по гарантіи.

Такой взглядъ, поддержанный и Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ, былъ принятъ также Комитетомъ Министровъ *). Государь Императоръ 4 Марта 1870 г. утвердилъ положеніе Комитета въ этомъ смыслѣ и право на постройку рельсоваго пути отъ Смоленска до Бреста было предоставлено, безъ назначенія состязанія, обществу Московско-Смоленской желѣзной дороги. Условія образованія строительнаго капитала новой линіи не отличались отъ обще-принятыхъ въ то время основаній: акціонерный капиталъ не пользовался гарантіею, облигаціонный же, по которому было гарантировано 5% интереса и $^1/_{10}$% погашенія на все время концессіи (81 годъ), оставленъ Правительствомъ за собою (по цѣнѣ 75 за 100) **).

Отзывъ, данный Графомъ Бобринскимъ по дѣлу Смоленско-Брестской дороги, заставляетъ предполагать, что новый руководитель вѣдомства Путей Сообщенія нѣсколько критически относился къ правиламъ о выдачѣ концессій, оставшимся ему въ наслѣдіе отъ его предшественника. Съ его точки зрѣнія имъ былъ присущъ важный недостатокъ: возможность, при ихъ примѣненіи, назначенія кѣмъ нибудь изъ соискателей, увлеченныхъ конкурренціею, несоразмѣрно низкой строительной цѣны. О томъ, насколько основательнымъ представлялся такой взглядъ, будетъ рѣчь впослѣдствіи; теперь достаточно отмѣтить, что въ теченіе разсматриваемаго 1870 г. система конкурренціи въ запечатанныхъ пакетахъ была примѣнена всего только одинъ разъ—при выдачѣ концессіи на *Брест-Бердичевскую* линію ***).

---

*) См. Журн. Ком. Мин. 17 и 24 Февраля 1870 г.

**) Сквозное движеніе на участкѣ Смоленскъ-Брестъ (протяженіемъ въ 632 версты) открыто въ Ноябрѣ 1871 г. Общество Московско-Смоленской дороги впослѣдствіи было переименовано въ общество Московско-Брестской дороги.

***) Попытка примѣнить эту же систему къ Одесской дорогѣ не имѣла положительныхъ результатовъ (см. ниже).

Отчужденіе двухъ казенныхъ участковъ нашей юго-западной рельсовой сѣти и финансовые результаты этой мѣры.

Дѣло о разрѣшеніи этой послѣдней дороги замѣчательно тѣмъ, что имъ начинается цѣлый рядъ послѣдовательныхъ отчужденій въ частныя руки отстроенныхъ на средства казны рельсовыхъ путей. Эти отчужденія составляли типическую черту недолговременнаго управленія Министерствомъ Путей Сообщенія Графомъ В. А. Бобринскимъ, который поставилъ себѣ цѣлью по возможности всецѣло устранить Правительство отъ непосредственнаго участія въ постройкѣ и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ и поручить эти обязанности исключительно частнымъ обществамъ. Въ данномъ случаѣ Графъ Бобринской пользовался дѣятельною поддержкою Министра Финансовъ, который, какъ извѣстно, и самъ былъ противникомъ казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства. Періодъ 1869—1871 г.г. былъ краткимъ промежуткомъ времени, когда между Министерствами Путей Сообщенія и Финансовъ установилось полное согласіе во взглядахъ на основные вопросы желѣзнодорожной политики; съ отставкою Графа В. А. Бобринскаго отношенія между этими двумя вѣдомствами вновь приняли тотъ характеръ, который они носили во времена Мельникова.

Планъ Графа В. А. Бобринскаго заключался въ томъ, чтобы изъять изъ казеннаго завѣдыванія всѣ желѣзнодорожныя линіи, отстроенныя и отчасти еще находившіяся въ постройкѣ (на средства Правительства) въ юго-западныхъ губерніяхъ, по правому берегу Днѣпра, и, разбивъ ихъ на 3 группы, предоставить эксплоатацію каждой группы отдѣльному акціонерному обществу; на каждое изъ подобныхъ обществъ предполагалось, сверхъ того, возложить обязанность отстроить одинъ изъ тѣхъ рельсовыхъ путей, которые были предположены къ сооруженію въ разсматриваемомъ раіонѣ Высочайшимъ повелѣніемъ объ утвержденіи проекта сѣти 1870 г. Линіи Юго-Западнаго края были распредѣлены на группы по нижеслѣдующей схемѣ:

1-я группа. Линія отъ Кіева до Жмеринки (съ вѣтвью отъ Казатина до Бердичева); общество, которому будетъ отдана въ эксплоатацію эта линія, обязуется отстроить дорогу отъ Бердичева до Бреста и вѣтвь отъ одного изъ пунктовъ ея къ Радзивилову на австрійской границѣ.

2-я группа. Линія отъ Волочиска черезъ Жмеринку и Раздѣльную до Одессы съ вѣтвью Тирасполь-Кишиневъ и съ дорогою Одесса-Балта-Елизаветградъ; компаніи, имѣющей

пріобрѣсти въ пользованіе указанную группу желѣзныхъ дорогъ, вмѣняется въ обязанность достроить неоконченную еще Кишиневскую вѣтвь и продолжить ее до р. Прута по направленію къ Яссамъ.

3-я группа. Рельсовый путь отъ Елизаветграда до Кременчуга; отъ одного изъ пунктовъ этой линіи, согласно сѣти 1870 г., имѣлось въ виду провести желѣзную дорогу къ Николаеву. Отстройку такой дороги Графъ Бобринской предполагалъ предоставить тому обществу, въ пользованіе котораго отойдетъ линія Елизаветградъ-Кременчугъ *).

При этомъ Исправл. должность Министра Путей Сообщенія находилъ, что 2-я и 3-я группы отнюдь не должны быть сданы въ эксплоатацію одной и той же компаніи, такъ какъ, по приведеніи въ исполненіе изложеннаго плана во всемъ его объемѣ, въ пользованіи каждой изъ этихъ 2-хъ группъ оказалось бы по одной дорогѣ къ Черному морю (во 2-ой къ Одессѣ, а въ 3-ьей къ Николаеву); сосредоточивать же въ эксплоатаціи одного общества двѣ линіи, идущія къ портамъ, Графъ Бобринской признавалъ нежелательнымъ съ точки зрѣнія интересовъ нашей отпускной торговли. Въ то время подобное воззрѣніе безусловно находило себѣ оправданіе: право установленія провозныхъ тарифовъ не принадлежало, какъ теперь, *исключительно* Правительству: Правительство обыкновенно устанавливало лишь нормы высшихъ ставокъ, въ предѣлахъ которыхъ общества, благодаря неопредѣленности относившихся къ этому вопросу постановленій уставовъ, пользовались довольно широкою свободою дѣйствій— естественно, что при такихъ условіяхъ осторожнѣе было оградить интересы отечественной торговли отъ посягательствъ желѣзнодорожныхъ компаній.

Графъ Бобринской безъ замедленій приступилъ къ осуществленію своего плана и, какъ будетъ видно изъ дальнѣйшаго изложенія, привелъ его въ исполненіе цѣликомъ, безъ всякихъ измѣненій. Концессія на Брест-Бердичевскую линію (съ вѣтвью къ Радзивилову) была выдана уже въ Апрѣлѣ разсматриваемаго 1870 г. На постройку этой дороги, сопряженную съ покупкою отъ казны 278 верстъ рельсовыхъ путей (отнесенныхъ къ первой группѣ юго-западныхъ дорогъ),

*) См. Журн. Ком. Мин. 10 Марта 1870 г.

было произведено соисканіе въ запечатанныхъ пакетахъ, на основаніи правилъ 1868 г. Весьма характерно то обстоятельство, что, внося на усмотрѣніе Комитета Министровъ свои предположенія по вопросу о Брест-Бердичевской линіи, Графъ Бобринской, по обыкновенію, не счелъ нужнымъ сколько нибудь подробно мотивировать свое заключеніе о передачѣ въ пользованіе частныхъ обществъ отстроенныхъ на средства казны рельсовыхъ путей; какъ и въ другихъ однородныхъ представленіяхъ своихъ (о чемъ уже было говорено въ предшествовавшей главѣ) онъ ограничился голословнымъ указаніемъ на «неудобства» казенной эксплоатаціи, не объяснивъ даже, въ чемъ они заключаются. Наряду съ этимъ, онъ весьма обстоятельно остановился на соображеніи, которое послужило ему основаніемъ для примѣненія къ дѣлу Брест-Бердичевской дороги правилъ 1868 г. о выдачѣ концессій путемъ конкурренціи: Графъ Бобринской находилъ, что, въ виду производства правительственныхъ изслѣдованій лишь по одному участку будущей дороги, не существуетъ данныхъ для опредѣленія точной стоимости всей линіи и ее удобнѣе всего будетъ установить путемъ состязанія. Противъ основательности подобнаго довода трудно что либо возразить, но едва ли для Исправл. должность Министра Путей Сообщенія была необходимость подробно развивать его: правила 1868 г., построенныя именно на принципѣ конкурренціи, формально еще не были тогда отмѣнены и, собственно говоря, должны были бы примѣняться въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ выдачи новой концессіи. Гораздо скорѣе можно было бы ожидать отъ Графа Бобринскаго объясненія его отрицательнаго отношенія къ казенному желѣзнодорожному хозяйству,—отношенія, продолжавшаго оставаться оффиціально не мотивированнымъ.

Въ нормальной концессіи на *Кіево-Брестскую* дорогу (такое наименованіе получила 1-я группа отчуждаемыхъ казенныхъ линій въ Юго-Западномъ краѣ съ присоединеніемъ къ ней предположенной Брест-Бердичевской дороги съ вѣтвью къ Радзивилову) цѣна подлежавшаго передачѣ частной компаніи казеннаго участка была исчислена въ суммѣ 14.877.000 р. мет. дѣйствительныхъ. Сумму эту Правительству предстояло получить отъ будущаго общества Кіево-Брестской дороги акціями на 5.292.000 р. мет. нариц. и

облигаціями на 14.544.000 р. нариц.—всего на 19.836.000 р. мет. нарицательной цѣнности, т. е. считая 75 р. дѣйствительной стоимости на 100 р. нарицательнаго капитала. Кромѣ того, отъ общества требовалось производство нѣкоторыхъ дополнительныхъ работъ на отчуждаемомъ ему участкѣ; для покрытія расходовъ по нимъ, обществу разрѣшалось выпустить негарантированныя акціи на сумму 1.980.000 р. мет. нариц. Затѣмъ стоимость новаго, предположеннаго къ сооруженію, участка должна была опредѣлиться послѣ производства конкурренціи между соискателями *).

На произведенномъ такимъ путемъ соисканіи наименьшая цѣна въ 23.834.250 р. мет. за всю Брест-Бердичевскую линію (съ вѣтвью къ Радзивилову) или по 44.500 р. мет. за версту была заявлена Дѣйствительнымъ Статскимъ Совѣтникомъ Рябининымъ и Комитетъ Министровъ представилъ Государю свое заключеніе о выдачѣ концессіи на Кіево-Брестскую дорогу названному соискателю. Государь 22 Апрѣля 1870 г. возвратилъ журналъ Комитета съ Собственноручною резолюціею: «**Концессію на сію дорогу предоставить комм. сов. Губонину и Варшавскому банкиру барону Френкелю, если они согласны принять нормальный капиталъ въ 23.834.250** **) **руб. мет.; въ противномъ случаѣ исполнить по мнѣнію Комитета**».

Позволительно предполагать, что подобная резолюція была вызвана неизвѣстностью имени Рябинина, какъ желѣзнодорожнаго дѣльца: имя его до того времени не было связано съ какимъ либо значительнымъ желѣзнодорожнымъ предпріятіемъ, тогда какъ Губонинъ уже упрочилъ за собою репутацію опытнаго предпринимателя. Дальнѣйшій ходъ дѣла Кіево-Брестской дороги доказываетъ, однако, что Графъ Бобринской и Статсъ-Секретарь Рейтернъ имѣли основанія считать Рябинина вполнѣ надежнымъ контрагентомъ и успѣли, повидимому, разсѣять сомнѣнія, зародившіяся по этому поводу у Государя. Такъ можно думать, судя по новому Высочайшему повелѣнію, преподанному Управляющему дѣлами Комитета Министровъ (Статсъ-Секретарю Корнилову) 23 Апрѣля

---

*) Конкуррентами были: 1) Д. С. С. Воронинъ, 2) Ком. Сов. Губонинъ и банкиръ Френкель, 3) Поручикъ Каншинъ, 4) банкиръ Кронебергъ, 5) Ст. Сов. фонъ-Меккъ, 6) Ком. Сов. Поляковъ, 7) Д. С. С. Рябининъ, 8) Полковникъ Струве и 9) французскій подданный Фильель-Броги.

**) Цѣна, заявленная Рябининымъ.

того же 1870 г. и гласившему: «**Вслѣдствіе указаній, Лично данныхъ Министру Финансовъ и графу Бобринскому, пріостановить приведеніе въ исполненіе резолюціи Моей по дѣлу о концессіи Брестово - Бердичевской желѣзной дороги**» *).

Въ концѣ концовъ, 27 Апрѣля 1870 г., концессія была утверждена за Рябининымъ на вышеприведенныхъ главныхъ основаніяхъ. Весь капиталъ (какъ отчуждаемаго, такъ и подлежавшаго отстройкѣ участковъ) составлялъ 45.650.250 р. мет. нариц.; акціонерный капиталъ равнялся 15.216.750 р. мет., облигаціонный же 30.433.500 р. мет. Облигаціи получили обычную гарантію ($5^1/_{10}\%$) на весь концессіонный срокъ (81 годъ) и были оставлены Правительствомъ за собою (по бывшему казенному участку въ уплату части покупной суммы). Акціи, по принятому порядку, гарантіею не пользовались и, за исключеніемъ той части ихъ, которая причиталась Правительству въ счетъ продажной цѣны отчужденнаго казеннаго участка, остались на рукахъ общества. Въ общемъ выводѣ, изъ всего основнаго капитала новаго общества Правительство не владѣло только частью акціонернаго капитала на сумму 9.924.750 р. мет. нариц.

Первый опытъ примѣненія Графомъ Бобринскимъ его системы отчужденія казенныхъ дорогъ въ частныя руки едва ли можно назвать удавшимся. Положимъ, что Правительство возмѣстило себѣ, бумагами общества Кіево-Брестской дороги, затраты, произведенныя казною на постройку переданнаго названному обществу участка, однако, новое общество, съ перваго же года своего возникновенія, повело свои дѣла настолько неумѣло, что Правительство, во избѣжаніе ликвидаціи компаніи, несомнѣнно пошатнувшей бы довѣріе къ нашимъ желѣзнымъ дорогамъ за границею, было вынуждено придти на помощь учредителямъ.

Уже въ 1871 г., въ виду недостаточности наличныхъ средствъ общества для продолженія предпринятой имъ постройки Брест-Бердичевской линіи, по всеподданнѣйшему докладу Статсъ-Секретаря Рейтерна и Графа Бобринскаго 28 Апрѣля было Высочайше разрѣшено купить въ казну партію акцій общества на сумму 6.616.500 р. мет. нар., а

---

*) Это Высочайшее повелѣніе начертано Собственною Его Величества рукою на докладной запискѣ Статсъ-Секретаря Корнилова отъ 23 Апрѣля 1870 г.

также отпустить обществу наличными деньгами 1.545.596 р. мет. на покрытіе образовавшагося въ балансѣ компаніи дефицита *). Обѣ эти суммы были отнесены на счетъ облигаціоннаго капитала 1-го (бывшаго казеннаго) участка дороги, т. е. на тѣ самые рессурсы, которые Правительство получило бумагами общества за отчужденные ему рельсовые пути. Такимъ образомъ, получивъ продажную стоимость этихъ путей бумажными цѣнностями, на устойчивость курса извѣстной части которыхъ (акцій) трудно было положиться,—Правительство съ перваго же года существованія компаніи оказалось вовлеченнымъ въ значительные расходы — и притомъ наличными деньгами — пошедшіе на поддержаніе общества Кіево-Брестской дороги. Позднѣе, въ виду непрекращавшихся недоразумѣній общества съ подрядчиками, законтрактованными имъ для отстройки Бресто-Бердичевской линіи, и недостаточности средствъ компаніи для производства съ ними расчета, Правительство было принуждено вновь оказать обществу пособіе въ размѣрѣ 2.400.000 р. мет. (впослѣдствіи на эту сумму былъ увеличенъ облигаціонный капиталъ компаніи) **). Наконецъ, общество съ перваго же года своего существованія не могло вносить въ казну проценты и погашеніе по облигаціямъ, оставленнымъ Правительствомъ за собою, и долгъ общества Правительству по этой статьѣ уже въ 1872 г. составлялъ 1.520.709 р. мет. ***). Ясно, что при такихъ условіяхъ произведенная по иниціативѣ Исправл. должность Министра Путей Сообщенія операція теряла характеръ выгодной для казны сдѣлки, какою ее выставлялъ Графъ Бобринской ****).

Почти столь же обременительными для казны пожертвованіями сопровождалось возникновеніе и другой компаніи, задуманной Исправл. должность Министра Путей Сообщенія, и на обязанности которой лежало пріобрѣтеніе отъ казны части нашей юго-западной сѣти (2-ой группы юго-западныхъ дорогъ), съ достройкою недоконченной еще въ то время Тирасполь-Кишиневской вѣтви и съ продолженіемъ ея до румынской границы по направленію къ Яссамъ (черезъ

*) Сб. Свѣд. о желѣзныхъ дорогахъ 1870—1872 г.г. отд. II, стр. 78.

**) См. Докладъ Коммисіи Графа Баранова. Часть I таблица 38-я.

***) Сб. Свѣд. о желѣзныхъ дорогахъ 1870—1872 г.г. Отдѣлъ III, таблица 1-я.

****) Бресто-Бердичевская линія съ вѣтвью отъ Здолбунова до Радзивилова (протяженіемъ въ 423 версты) окончена постройкою къ Августу 1873 г.

р. Прутъ). Вопросъ о скорѣйшемъ осуществленіи такой комбинаціи былъ поднятъ Графомъ Бобринскимъ еще въ 1869 г., почти тотчасъ же послѣ его вступленія въ управленіе ввѣреннымъ ему вѣдомствомъ. Неотложность приведенія ея въ исполненіе объяснялась тѣмъ обстоятельствомъ, что въ то время близилась къ окончанію въ предѣлахъ Румынскаго княжества желѣзная дорога отъ австрійской границы до г. Яссъ, которую предполагалось продолжить до Галаца. Дорога эта связывала Румынію съ рельсовою сѣтью западной Европы; между тѣмъ Одесса еще не была связана съ Румыніею рельсовымъ путемъ и лишь устройство линіи до р. Прута и далѣе до Яссъ могло бы дать ей возможность успѣшно конкуррировать съ Галацомъ въ дѣлѣ привлеченія австрійскихъ и отчасти молдавскихъ грузовъ. На полученіе права отстройки дороги отъ Кишинева до р. Прута было сначала устроено состязаніе въ запечатанныхъ пакетахъ; о продолженіи же этой линіи по румынской территоріи были начаты дипломатическіе переговоры. Состязаніе осталось безъ всякихъ практическихъ послѣдствій: Комитетъ Министровъ нашелъ поверстныя цѣны, заявленныя конкуррентами *), представляющими столь значительную между собою разницу, что на основаніи ихъ затруднился придти къ какому либо положительному заключенію о дѣйствительной стоимости проектированныхъ работъ.

Въ виду этого, по мнѣнію Комитета, основная цѣль конкурренціи въ данномъ случаѣ осталась недостигнутою и представлялось бы цѣлесообразнымъ отклонить всѣ три предложенія, съ предоставленіемъ Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ изыскать способъ для наиболѣе удобнаго осуществленія разсматриваемой линіи **).

Вслѣдъ за Высочайшимъ утвержденіемъ приведеннаго положенія Комитета, Графъ Бобринской вошелъ въ переговоры о постройкѣ упомянутой дороги съ одною изъ наиболѣе крупныхъ русскихъ торговопромышленныхъ компаній того времени — Русскимъ обществомъ пароходства и торговли, которое изъявило готовность принять на себя такое обязательство, а равно пріобрѣсти въ пользованіе тѣ

*) Банкирскимъ домомъ Вейкерсгеймъ и К° 64.724 р. мет., директоромъ Лемберго-Черновицкой дороги Офенгеймомъ—83.316 р. мет. и Надворн. Совѣт. Шидловскимъ—43.331 р. мет.

**) См. Журн. Ком. Мин. 22 и 29 Іюля 1869 г.

казенныя линіи, которыя предполагалось отдать въ эксплоатацію обществу, имѣвшему получить концессію на Кишинево-Прутскую вѣтвь. Совокупность передаваемыхъ компаніи правительственныхъ желѣзнодорожныхъ участковъ, вмѣстѣ съ проектированною новою линіею къ р. Пруту, получала названіе *Одесской желѣзной дороги,* а Русское общество пароходства и торговли переименовывалось въ Русское общество пароходства, торговли и *Одесской желѣзной дороги,* причемъ, однако, веденіе пароходнаго дѣла всецѣло отдѣлялось отъ операціи по постройкѣ и эксплоатаціи сдаваемыхъ обществу рельсовыхъ путей. Обществу предстояло выпустить капиталъ, состоящій изъ акцій (по обыкновенію, не гарантированныхъ) на 30.413.000 р. кред. нариц. и гарантированныхъ облигацій на 47.445.000 р. мет. нариц. Всѣ облигаціи и часть акцій (на 14.869.500 р. кред. нариц.) должны быть переданы Правительству въ уплату за отчуждаемыя казенныя линіи *). Остальныя же акціи (на 15.543.500 р. кред. нариц.) имѣли быть реализованы обществомъ для сооруженія линіи отъ Кишинева до р. Пруга, для окончанія Кишинево-Тираспольской вѣтви и для производства разныхъ дополнительныхъ работъ и поставокъ. Собственно строительная стоимость предстоявшаго къ сооруженію участка была установлена въ 52.471 р. мет. съ версты. Цифра эта съ перваго взгляда можетъ показаться высокою въ сравненіи съ цѣнами другихъ дорогъ, отданныхъ въ постройку частнымъ компаніямъ непосредственно передъ выдачею концессіи на Кишинево-Прутскую линію **); но она не могла встрѣтить возраженій, такъ какъ была выведена на основаніи правительственныхъ изысканій, произведенныхъ по распоряженію Графа Бобринскаго послѣ неудачи первоначальнаго состязанія на постройку этой линіи. Мѣстность, которую прорѣзывала дорога, представляла значительныя трудности для проложенія по ней рельсоваго пути; затѣмъ предвидѣлась необходимость соорудить тоннель у м. Корнешти и мостъ черезъ р. Прутъ.

---

*) По расчету Графа Бобринскаго, приведенному въ журналѣ Ком. Мин. 9 Іюня 1870 г., стоимость отчуждаемыхъ правительственныхъ участковъ (протяженіемъ въ 902¾ версты) составляла (по курсу 1 р. кред.=78 к. мет.) 75.696.213 р. кред. или 59.043.046 р. мет. дѣйствительныхъ.

**) Дороги эти были: Смоленско-Брестская (строит. цѣна 42.000 р. мет.) и Брест-Бердичевская (46.420 р. мет.).

Конкуррентомъ Русскому обществу пароходства и торговли вновь явился въ этомъ дѣлѣ директоръ австрійской Лемберго-Черновицкой дороги Офенгеймъ, достаточно извѣстный нашему Правительству благодаря своимъ искательствамъ (въ 1865 г.) о предоставленіи ему права постройки желѣзной дороги отъ Парканъ до Новоселицъ (см. т. I, гл. III настоящаго очерка), а потомъ участвовавшій въ конкурренціи на Кишинево-Ясскую линію, гдѣ онъ предложилъ поверстную цѣну въ 83.316 р. мет. Теперь Офенгеймъ опять предлагалъ свои услуги русскому Правительству, причемъ заявлялъ поверстную цѣну всего въ 64.000 р. мет.

Какъ и въ 1865 г., Офенгеймъ пользовался поддержкою Государственнаго Канцлера Иностранныхъ Дѣлъ, Князя Горчакова, который, при разсмотрѣніи въ Комитетѣ Министровъ дѣла объ Одесской желѣзной дорогѣ, остался при особомъ мнѣніи; онъ полагалъ, что все предпріятіе, о которомъ идетъ рѣчь, или по крайней мѣрѣ часть его (казенный участокъ Одесса — Раздѣльная — Кишиневъ и будущую линію до Прута) слѣдуетъ отдать въ руки Офенгейма. Мотивомъ для такого заключенія служили Князю Горчакову соображенія какъ экономическаго, такъ и политическаго свойства. Общество пароходства и торговли, говорилъ въ засѣданіи Комитета Министровъ Государственный Канцлеръ, въ виду получаемой имъ казенной субсидіи многими за границею считается за органъ русскаго Правительства и несомнѣнно, что предоставленіе ему концессіи на линію къ Пруту возбудитъ крайне нежелательные толки о тайныхъ замыслахъ Россіи по отношенію къ Румыніи. Кромѣ того, и съ экономической точки зрѣнія, по мнѣнію Князя Горчакова, имѣлся вѣскій доводъ въ пользу Офенгейма. Извѣстный желѣзнодорожный дѣятель Струсбергъ уже нѣсколько лѣтъ ведетъ переговоры съ дирекціею Лемберго-Черновицкой дороги объ устройствѣ на Румынскомъ побережьѣ Чернаго моря торговаго порта, который, по соединеніи его черезъ Галацъ-Ясскую желѣзную дорогу съ западно-европейскою желѣзнодорожною сѣтью, явится весьма опаснымъ конкуррентомъ для Одессы. Чтобы обезоружить Струсберга и противодѣйствовать ему, мы имѣемъ весьма подходящее средство: намъ нужно самимъ вступить въ соглашеніе съ дирекціею Лемберго-Черновицкой дороги, и заинтересовать ее въ торго-

вой будущности Одессы, отдавъ въ эксплоатацію названной компаніи систему рельсовыхъ путей, посредствомъ которыхъ Одесса можетъ кратчайшимъ путемъ быть соединена съ желѣзными дорогами западной Европы.

Всѣ остальные Члены Комитета рѣшительно оспаривали мнѣніе Князя Горчакова и находили отдачу въ постройку иностранной компаніи линіи, идущей къ нашей границѣ, безусловно нежелательною, а дозволеніе конкуррирующему съ нами заграничному обществу завѣдывать нѣсколькими важными въ экономическомъ отношеніи участками нашей рельсовой сѣти—мѣрою, могущею имѣть самыя неблагопріятныя послѣдствія для интересовъ нашей торговли. Затѣмъ, самый размѣръ скидки въ поверстной цѣнѣ, предложенной Офенгеймомъ прежде и теперь, возбудилъ подозрѣнія относительно финансовой солидности въ расчетахъ директора Лемберго-Черновицкой дороги. Общество же пароходства и торговли, какъ было заявлено Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ въ засѣданіи Комитета, всею своею прежнею дѣятельностью зарекомендовало себя Правительству съ весьма хорошей стороны, почему есть полное основаніе предполагать, что, при условіи отдѣленія операцій по торговому мореходству отъ желѣзнодорожнаго предпріятія, оно окажется наиболѣе подходящимъ для Правительства контрагентомъ *). 22 Іюня 1870 г. Государь утвердилъ это послѣднее мнѣніе, и Русское общество пароходства и торговли получило право на сооруженіе линіи къ румынской границѣ, съ обязательствомъ достроить вѣтвь отъ Тирасполя до Кишинева и войти въ соглашеніе съ румынскимъ правительствомъ относительно способа продолженія Кишинево-Прутской линіи до Яссъ.

Исторія возникновенія общества Одесской дороги можетъ служить наглядным примѣромъ того, насколько продолжали оставаться ненормальными отношенія между желѣзнодорожными компаніями и Правительствомъ, несмотря на дѣлавшіяся попытки—путемъ болѣе тщательной редакціи договоровъ съ частными обществами—принудить заправителей ихъ относиться внимательнѣе къ принимаемымъ ими на себя обязательствамъ, и какъ мало Правительство въ то время пользовалось даже тѣми немногими мѣрами воздѣйствія

*) См. Журн. Ком. Мин. 9 Іюня 1870 г.

на компаніи, примѣнять которыя оно имѣло право по точному смыслу уставовъ и концессій. Какъ извѣстно, съ 1868 г. всѣмъ вновь возникавшимъ желѣзнодорожнымъ обществамъ, по утвержденіи за учредителями ихъ концессіи на извѣстную линію, назначался опредѣленный срокъ для представленія на разсмотрѣніе высшаго Правительства проекта своего устава (см. т. I, гл. VI). На самомъ дѣлѣ такое постановленіе выполнялось далеко не всегда; между прочимъ, учредители общества Одесской дороги оказались наиболѣе неисправными въ этомъ отношеніи: они пропустили предписанный имъ концессіею срокъ (двухмѣсячный) представленія проекта устава. Не можетъ при этомъ не возбудить нѣкотораго удивленія то обстоятельство, что Министерство Путей Сообщенія, повидимому, не принимало какихъ либо дѣйствительныхъ мѣръ противъ такого образа дѣйствій. Едва ли можетъ быть сомнѣніе въ томъ, что при должной распорядительности вовсе не было бы трудно добиться представленія ожидаемаго проекта устава; между тѣмъ въ Комитетъ Министровъ ни въ 1871, ни въ 1872 году не было внесено ни одного дѣла, касавшагося общества Одесской дороги, которое такимъ образомъ оставалось безъ устава. Это не помѣшало однако учредителямъ выпустить не только акціи, но и облигаціи, хотя формально общество даже не могло считаться образовавшимся, въ виду несуществованія общаго собранія акціонеровъ и выбраннаго имъ правленія; тѣмъ не менѣе за этимъ обществомъ уже въ 1871 г. числился долгъ Правительству (по недоплатѣ % и погашенія по принадлежавшимъ Правительству облигаціямъ и суммъ, слѣдовавшихъ за передачу обществу казенныхъ рельсовыхъ путей) въ размѣрѣ 2.766.920 руб. кред. *). Въ концѣ концовъ проектъ устава, представленный только въ 1873 г., оказался несоотвѣтствующимъ нѣкоторымъ постановленіямъ концессіи и Комитетъ Министровъ возвратилъ его учредителямъ для исправленія; прошло еще около года, пока явилась возможность окончательно утвердить его (29 Апрѣля 1874 г.); тѣмъ временемъ долгъ общества Правительству возросъ почти до $4^1/_2$ милліоновъ рублей кред. **).

*) Сборникъ свѣдѣній о жел. дор. 1870—1872 г.г. Отд. III, табл. 1-я.

**) Статистическій Сборникъ Министерства Путей Сообщенія, С. П. Б. 1877 г. Часть первая, таблица № 1.

Работы по отстройкѣ Кишинево-Прутскаго участка, съ самаго приступа къ нимъ, подвигались впередъ очень медленно; медленность эта вызвала даже обмѣнъ мнѣній съ румынскимъ правительствомъ, которое, въ надеждѣ на открытіе движенія между Одессою и Яссами къ условленному съ нимъ сроку (концу 1872 г.), выдала концессію обществу Черновицко-Ясской дороги на продолженіе Кишинево-Прутской линіи по румынской территоріи. Эта вѣтвь была въ началѣ 1873 г. уже окончательно оборудована—русскій же участокъ (продолженіе ея) оставался еще далеко неоконченнымъ и дѣлалъ эксплоатацію линіи Яссы—Прутъ совершенно безполезною въ виду ея бездоходности. Только вслѣдствіе настоятельной просьбы румынскаго правительства ускорить работы по отстройкѣ разсматриваемаго участка, Министерство Путей Сообщенія рѣшилось прибѣгнуть къ давно напрашивавшимся репрессивнымъ мѣрамъ и объявило учредителямъ общества предостереженіе;—это случилось, впрочемъ, уже при новомъ Министрѣ—Графѣ Алексѣѣ Павловичѣ Бобринскомъ—отличавшемся вообще большею взыскательностью при сношеніяхъ съ частными компаніями, чѣмъ его предшественникъ *).

И такъ, первые шаги Графа В. А. Бобринскаго, въ качествѣ исполнителя своего плана о послѣдовательной продажѣ частнымъ компаніямъ остававшихся въ эксплоатаціи Правительства желѣзныхъ дорогъ, имѣли послѣдствіемъ чувствительные убытки для казны; дальнѣйшая дѣятельность Исправл. должность Министра Путей Сообщенія въ этомъ направленіи еще яснѣе обнаружила недостатки подобной политики. Не слѣдуетъ, однако, забывать, что недостатки эти выяснились только черезъ нѣсколько лѣтъ спустя послѣ завершенія программы Графа Бобринскаго, когда уже могъ опредѣлиться размѣръ матеріальныхъ жертвъ, ежегодно приносившихся Государствомъ на поддержаніе смѣнившихъ его въ дѣлѣ эксплоатаціи рельсовыхъ путей компаній. Въ началѣ же семидесятыхъ годовъ, какъ уже было неоднократно упомянуто, въ высшихъ правительственныхъ сферахъ продолжалъ держаться взглядъ на концессіонную систему, какъ на предпочтительную форму веденія желѣзнодорожнаго хозяйства. Реакція наступила значительно позднѣе.

---

*) Сквозное движеніе по линіи Кишиневъ—Прутъ было открыто только въ Іюнѣ 1875 года.

Узкоколейныя дороги.

Къ числу если не безусловно неудачныхъ, то, во всякомъ случаѣ, не оправдавшихъ расчетовъ Правительства попытокъ относится и произведенный въ 1870 г. опытъ сооруженія въ Россіи питательныхъ вѣтвей съ узкою колеею. Изъ западно-европейскихъ государствъ подъѣздные пути этого типа ранѣе всего получили распространеніе въ Шотландіи (т. н. «economic railways»), затѣмъ они привились во Франціи (въ Эльзасѣ), а позднѣе въ Германіи, Швеціи и Норвегіи *). Наше Министерство Путей Сообщенія также обратило вниманіе на этотъ новый типъ желѣзнодорожныхъ сооруженій, обѣщавшій, какъ казалось, немаловажныя сбереженія на размѣрѣ строительнаго капитала и на расходахъ эксплоатаціи. Для изученія возникшаго вопроса и для ознакомленія съ практикою этого дѣла, въ началѣ 1870 г. была командирована въ Великобританію спеціальная коммисія изъ инженеровъ Салова, Рерберга, Шуберскаго и др., подъ предсѣдательствомъ Свиты Его Величества Генералъ-Маіора Графа Алексѣя Павловича Бобринскаго (состоявшаго тогда Членомъ Совѣта Министерства Путей Сообщенія). По возвращеніи коммисіи въ Россію былъ образованъ для разсмотрѣнія трудовъ ея особый комитетъ изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ, подъ предсѣдательствомъ Исправл. должность Министра Путей Сообщенія.

Комитетъ одобрилъ заключеніе коммисіи о возможности устройства рельсовыхъ путей облегченнаго типа и у насъ и призналъ ихъ несомнѣнно желательными. Выгода узкоколейныхъ дорогъ предполагалась въ особенной дешевизнѣ ихъ постройки и эксплоатаціи. Эта выгода обращала на себя вниманіе особенно въ виду государственной необходимости продолженія желѣзнодорожныхъ путей на востокъ Россіи, гдѣ, по малопроизводительности края, можно было ожидать, на мѣстныхъ путяхъ сообщенія, только ограниченнаго движенія, недостаточнаго для обезпеченія доходности дорогъ ширококолейныхъ. По мнѣнію нѣкоторыхъ членовъ комитета, узкоколейныя дороги могли бы образовать, за Волгою и Дономъ, какъ бы отдѣльную отъ другихъ путей сѣть; вообще же комитетъ полагалъ, что развитіе желѣзнодорожныхъ путей на востокѣ Россіи возможно только при удешевленіи стоимости сооруженія этихъ путей и что однѣ узкоколейныя

*) E. Sax. Die Verkehrsmittel. Band. II, Cap. III, 346.

дороги, даже при низшемъ тарифѣ, дадутъ значительный процентъ на затраченный для сооруженія ихъ капиталъ *).

Частные желѣзнодорожные предприниматели со вниманіемъ слѣдили за ходомъ вопроса объ узкоколейныхъ дорогахъ и какъ только стало извѣстно, что Правительство относится къ путямъ такого типа сочувственно, не замедлили выступить съ предложеніями на отстройку подобныхъ линій. На первый разъ были предложены двѣ дороги: 1) *отъ ст. Чудово, Николаевской дороги, до Новгорода* (68 верстъ)—купцомъ Варгунинымъ и вѣнскимъ банкиромъ Вейкерсгеймомъ и 2) *отъ Ярославля до Вологды* (около 196 верстъ)—обществомъ Московско-Ярославской дороги. Правительство признало обѣ дороги желательными, но особый комитетъ, о которомъ только что было говорено, остановился на соображеніи, что ни одна изъ нихъ не можетъ быть отстроена и сдана въ эксплоатацію ранѣе осени 1871 г.; слѣдовательно, судить о цѣнности постройки и результатахъ движенія можно будетъ лишь къ концу 1872 г.; между тѣмъ Министерство Путей Сообщенія торопилось выяснить на практикѣ вопросъ о пригодности узкоколейныхъ дорогъ для Россіи, имѣя въ виду, въ случаѣ благопріятныхъ результатовъ предпринятыхъ въ этомъ направленіи опытовъ, по возможности безотлагательно приступить къ сооруженію цѣлой сѣти узкоколейныхъ желѣзнодорожныхъ путей на Кавказѣ **). Въ виду этого было принято рѣшеніе произвести опытъ сооруженія, въ возможно короткій срокъ, узкоколейной дороги на казенныя средства и притомъ въ мѣстности, которая, представляя нѣкоторыя трудности для проложенія рельсоваго пути, вмѣстѣ съ тѣмъ не особенно отдалялась бы отъ общаго характера русскихъ мѣстностей. Выборъ палъ на подъѣздной путь *отъ г. Ливенъ къ Орловско-Грязской дорогѣ* (около 57 верстъ), вопросъ объ осуществленіи котораго былъ поднятъ еще въ 1869 г. Тогда возбудился споръ о его направленіи; — споръ кончился тѣмъ, что Государь утвердилъ мнѣніе двухъ Членовъ Комитета желѣзныхъ дорогъ (Графа Гейдена и Зеленаго) о проведеніи линіи на ст. Верховье, Орловско-Грязской

*) См. Сб. Свѣд. о жел. дор. 1870—72 г.г. Отд. II, стр. 80 и Журн. Ком. Мин. 7 и 21 Апрѣля 1870 г.

**) Тамъ же.

дороги *), но къ сооруженію упомянутаго пути въ теченіе 1869 г. не было приступлено. Теперь же онъ былъ поставленъ на очередь, и по всеподданнѣйшему докладу Исправл. должность Министра Путей Сообщенія Ливенская вѣтвь была разрѣшена къ постройкѣ, съ колеею въ 3½ фута вмѣсто нормальной 5-ти футовой, на средства желѣзнодорожнаго фонда; для ея сооруженія и завѣдыванія ею учреждено было особое временное управленіе подъ предсѣдательствомъ Члена Совѣта Министра Путей Сообщенія Свиты Его Величества Генералъ-Маіора Алексѣя Павловича Бобринскаго.

Принятіе такой мѣры можетъ показаться до нѣкоторой степени неожиданнымъ, если припомнить укоренившееся въ высшихъ правительственныхъ сферахъ того времени нерасположеніе къ постройкѣ рельсовыхъ путей распоряженіемъ правительственныхъ органовъ. Рѣшеніе это дѣйствительно не согласовалось съ основными взглядами Исправл. должность Министра Путей Сообщенія, но именно этотъ фактъ какъ бы указываетъ на то, что въ средѣ собственно вѣдомства Путей Сообщенія имѣлись лица, не раздѣлявшія крайнихъ мнѣній Графа В. А. Бобринскаго о несостоятельности системы казеннаго желѣзнодорожнаго строительства,—лица, мнѣнію которыхъ онъ въ данномъ случаѣ счелъ возможнымъ подчиниться. Едва ли будетъ ошибкою утверждать, что во главѣ такихъ лицъ стоялъ Графъ Алексѣй Павловичъ Бобринской, вскорѣ потомъ самъ назначенный на постъ Министра: его послѣдующая дѣятельность, о которой будетъ рѣчь ниже, показала, что въ немъ были живы завѣты Мельникова и что онъ не могъ относиться сочувственно къ политикѣ тогдашняго руководителя вѣдомствомъ Путей Сообщенія. Весьма типично для характеристики послѣдняго, что онъ, почти одновременно съ утвержденіемъ всеподданнѣйшаго доклада о приступѣ къ постройкѣ казенной Ливенской вѣтви, внесъ въ Комитетъ Министровъ представленіе о разрѣшеніи купцу Варгунину построить уже разъ упомянутую вѣтвь къ Новгороду (также узкоколейную) и при этомъ не преминулъ поставить на видъ выгоды осуществленія ея на частныя средства. Исправл. должность Министра Путей Сообщенія особенно подчеркивалъ то соображеніе, что Новгородская дорога, будучи первымъ

*) См. Журн. Ком. жел. дор. 21 Іюля 1869 г.

опытомъ проведенія у насъ узкоколейныхъ линій распоряженіемъ частныхъ предпринимателей, дастъ Правительству возможность, не дѣлая издержекъ *), судить о степени пригодности подобныхъ путей тамъ, гдѣ—какъ по Новгородской дорогѣ—нельзя ожидать большаго движенія и, стало быть, невыгодно проводить дорого стоящія ширококолейныя рельсовыя сообщенія. Такимъ образомъ уступчивость, проявленная Графомъ В. А. Бобринскимъ въ дѣлѣ о Ливенской дорогѣ, была явленіемъ единичнымъ, преходящимъ; что его коренныя убѣжденія остались неизмѣнными—это онъ вскорѣ доказалъ на весьма яркомъ примѣрѣ продажи казенной Московско-Курской дороги въ частныя руки.

Какъ бы то ни было, въ 1870 г. были разрѣшены къ постройкѣ всѣ три узкоколейныя дороги, о которыхъ говорилось выше: Ливенская, Чудово-Новгородская и Ярославско-Вологодская **). Возлагавшіяся на нихъ надежды рушились, однако же, очень скоро; правда, постройка ихъ обошлась дешево: Ливенской — 26.233 руб. кред., Новгородской — 24.377 руб. мет. (около 28.305 руб. кред.) и Вологодской—22.449 руб. мет. (около 26.725 руб. кред.), но эксплоатація оказалась сопряженною съ весьма чувствительными расходами на перегрузку товаровъ съ узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей на линіи нормальной колеи. Расходы эти полною своею цифрою упадали на стоимость перевозки, что съ точки зрѣнія интересовъ торговли представлялось крайне обременительнымъ. Указанное явленіе было неизбѣжнымъ послѣдствіемъ неудачно выбранной для опытовъ мѣстности: если бы для постройки узкоколейныхъ дорогъ былъ отведенъ отдѣльный раіонъ, гдѣ вся система рельсовыхъ сообщеній состояла бы изъ дорогъ исключительно облегченнаго типа, съ выходомъ на одну изъ нашихъ судоходныхъ артерій,—планъ, который, какъ показываетъ предшествующее изложеніе, имѣлся въ виду, но въ дѣйствитель-

---

*) Новгородскую дорогу предполагалось отстроить на одинъ акціонерный капиталъ, не гарантированный Правительствомъ.

**) Двѣ послѣднія были разрѣшены согласно положеніямъ Комитета Министровъ, Высочайше утвержденнымъ 24 Апрѣля и 24 Іюля 1870 г. Движеніе открыто: по Ливенской дорогѣ—въ Апрѣлѣ 1871 г., по Новгородской—въ Маѣ того же года, а по Вологодской—въ Іюлѣ 1872 г. Для отстройки послѣдней обществу Московско-Ярославской дороги было разрѣшено увеличить свой облигаціонной капиталъ выпускомъ новыхъ гарантированныхъ Правительствомъ облигацій на 4.400.000 руб. мет., оставленныхъ Правительствомъ за собою по цѣнѣ 75 за 100.

ности не былъ осуществленъ,—то приведенныхъ невыгодныхъ послѣдствій, по всей вѣроятности, можно было бы избѣжать; но ожидать благопріятныхъ для развитія торговаго движенія результатовъ отъ проведенія узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей къ ширококолейнымъ магистралямъ въ то время едва ли было основательно, тѣмъ болѣе, что и въ западно-европейской желѣзнодорожной литературѣ и практикѣ вопросъ о выгодности постройки узкоколейныхъ линій считался тогда крайне спорнымъ *). Во всякомъ случаѣ, наше Правительство, нѣсколько лѣтъ спустя, измѣнило свой взглядъ на узкоколейныя дороги: въ докладѣ желѣзнодорожной коммисіи Графа Баранова (1879 г.) имѣется категорическое заявленіе, касающееся собственно Новгородской дороги, но тѣмъ не менѣе носящее общій характеръ отрицательнаго отношенія къ подъѣзднымъ путямъ съ узкою колеею. Финансовое положеніе Новгородской дороги признается крайне неудовлетворительнымъ; «причиною тому, говорится въ докладѣ **), слѣдуетъ считать узкоколейность дороги, вслѣдствіе которой она не можетъ согласовать свою дѣятельность со всѣми остальными желѣзными путями Имперіи. Вредныя послѣдствія этой особенности Новгородской дороги очевидны; обращеніе узкой колеи въ широкую имѣло бы большое вліяніе на развитіе дѣятельности дороги».

Подъѣздные пути, разрѣшенные въ 1870 году.

Какъ извѣстно, двѣ изъ только что разсмотрѣнныхъ трехъ линій—Ярославско-Вологодская и Ливенская—вошли въ сѣть 1870 г., которую Графъ В. А. Бобринской продолжалъ, такимъ образомъ, постепенно приводить въ исполненіе; третья же (Новгородская) хотя и не была включена въ сѣть, но вполнѣ подходила подъ ту категорію питательныхъ вѣтвей къ главнымъ линіямъ, о которыхъ Министру Путей Сообщенія было предоставлено входить съ особыми представленіями въ Комитетъ Министровъ (согласно Высочайшему повелѣнію объ утвержденіи сѣти 1870 г.). Къ тому же разряду рельсовыхъ путей слѣдуетъ отнести еще нѣсколько вѣтвей, разрѣшенныхъ въ теченіе того же 1870 г.: *Путиловскую, Риго-*

*) См. Weber. Kritische Erörterungen auf ausgeführten Bahnen gesammelter Thatsachen. Weimar. 1873.

**) Часть I-я, таблица № 10.

Больдерааскую и два подъѣздныхъ пути къ Московско-Рязанской дорогѣ: *отъ ст. Воскресенской до Егорьевска* и *отъ ст. Луховицы до Зарайска,* съ тою лишь разницею, что всѣ упомянутыя вѣтви были предположены къ сооруженію съ нормальною колеею.

Первая изъ нихъ (Путиловская, протяженіемъ въ 16 верстъ) была разрѣшена къ постройкѣ 27 Марта 1870 г. на средства торговаго товарищества, образованнаго для этой цѣли Дѣйств. Ст. Сов. Путиловымъ, владѣльцемъ извѣстнаго желѣзодѣлательнаго завода въ Петергофскомъ уѣздѣ. Путиловъ желалъ соединить заводъ съ одной стороны съ Петергофскою, Варшавскою и Николаевскою желѣзными дорогами и съ рѣкою Невой близъ верховья Обводнаго канала, а съ другой—съ пристанью, предполагавшейся къ устройству на взморьѣ. При разсмотрѣніи проекта положенія объ этой дорогѣ Комитетъ Министровъ, несмотря на незначительность вѣтви, съ большимъ вниманіемъ отнесся къ вопросу объ установленіи строго опредѣленныхъ отношеній между товариществомъ и Правительствомъ, съ цѣлью огражденія законныхъ требованій послѣдняго: отъ Путилова былъ потребованъ залогъ въ 60.000 руб. и обязательство подчиниться общему всѣмъ дорогамъ условію о наступленіи для казны права выкупить линію черезъ 20 лѣтъ послѣ открытія на ней движенія. Затѣмъ, хотя дорога не требовала никакихъ матеріальныхъ пособій отъ Правительства, постройка и эксплоатація ея были подчинены обычному правительственному надзору. Изготовленіе *всѣхъ безъ исключенія* металлическихъ принадлежностей для дороги поручалось Путиловскому заводу и, во всякомъ случаѣ, не могло производиться внѣ Россіи—мѣра, для того времени исключительная, но объяснявшаяся положеніемъ линіи въ самомъ раіонѣ завода и незначительностью ея протяженія; для полнаго оборудованія другихъ, болѣе капитальныхъ, дорогъ наши отечественные желѣзодѣлательные заводы еще не успѣли къ тому времени достаточно развить свою производительность *).

Вторая изъ перечисленныхъ выше вѣтвей—Риго-Больдерааская—была вызвана усиленіемъ нашего вывоза черезъ Риж-

*) Впослѣдствіи Путиловская дорога образовала цѣлую сѣть мелкихъ вѣтвей, протяженіемъ въ 32½ версты, и открывалась по частямъ вплоть до 1881 года. Въ 1872 г. одинъ участокъ ея—отъ рѣчки Екатерингофки до Петергофской дороги былъ переданъ Главному Обществу.

скій портъ со времени соединенія Риги съ внутренними губерніями желѣзною дорогою. Риго-Динабургская дорога останавливалась у самой Риги, на правомъ берегу Западной Двины въ 12 верстахъ отъ устья этой рѣки; торговыя же суда по большей части не могли доходить по Двинѣ до Риги и останавливались у м. Больдераа на Рижскомъ заливѣ. Было ясно, что насущные интересы торговли требовали подъѣзднаго пути къ Больдераа. Отстроить его изъявилъ готовность великобританскій подданный Робинсонъ, которому Высочайше утвержденнымъ положеніемъ Комитета Министровъ и было предоставлено это право. Поверстную стоимость пришлось допустить болѣе высокую, чѣмъ для другихъ линій, разрѣшавшихся послѣ введенія въ дѣйствіе правилъ о концессіяхъ 1868 г. *), — 65.100 р. мет.,—но это оправдывалось значительною стоимостью постояннаго моста черезъ Западную Двину, дорогою цѣнностью земли, отчуждаемой подъ дорогу, и большимъ количествомъ земляныхъ работъ и другихъ искусственныхъ сооруженій на линіи. Условія реализаціи капитала линіи ничѣмъ не отличались отъ обще-принятыхъ для того времени основаній: акціи не пользовались казенною гарантіею, а облигаціи, гарантированныя Правительствомъ, имъ же оставлены за собою по цѣнѣ 75 за 100. При всемъ томъ, дѣло о Риго-Больдерааской дорогѣ имѣло одну особенность, на которой слѣдуетъ остановиться: при внесеніи его въ Комитетъ Министровъ Генералъ-Лейтенантъ Баронъ Дельвигъ, управлявшій Министерствомъ за болѣзнью Графа В. А. Бобринскаго, указалъ на неудобства существовавшаго тогда порядка утверждать сперва концессіи, а потомъ—иногда послѣ долгаго промежутка времени—уставы желѣзнодорожныхъ компаній (объ этихъ неудобствахъ уже была рѣчь выше). По мнѣнію Барона Дельвига, при такомъ порядкѣ не только усложняется переписка и тратится много лишняго времени, но и возникаютъ частыя недоразумѣнія въ виду фактическаго вступленія въ пользованіе своими правами обществъ, не имѣющихъ еще формально утвержденнаго устава. Поэтому Баронъ Дельвигъ предлагалъ, въ видѣ общей мѣры, на будущее время, всякій разъ, когда къ тому не встрѣтится

*) Двѣ изъ самыхъ дорогихъ линій, утвержденныхъ послѣ изданія этихъ правилъ, строились по 63.000 р. мет. (Константиновская) и 60.000 р. мет. (Борисоглѣбско-Царицынская) за версту.

особыхъ затрудненій, представлять на разсмотрѣніе Комитета Министровъ проектъ устава каждаго новаго общества одновременно съ проектомъ концессіи, ограничиваясь въ послѣдней упоминаніемъ только объ обязанности учредителей образовать желѣзнодорожную компанію и внести обычный залогъ*).

Собственно говоря, это было, по существу, если не по формѣ, возвращеніе къ практикѣ начала шестидесятыхъ годовъ, когда желѣзнодорожныя общества учреждались на основаніи уставовъ, утверждавшихся въ ожиданіи образованія компаній, и предусматривавшихъ—хотя въ очень неполномъ видѣ—условія какъ такого образованія, такъ и дальнѣйшаго существованія каждаго общества. Въ свое время, какъ извѣстно, этотъ порядокъ былъ видоизмѣненъ, такъ какъ, при господствовавшемъ тогда недовѣріи къ будущности нашихъ желѣзныхъ дорогъ, многія изъ предположенныхъ къ осуществленію обществъ не могли образоваться—между тѣмъ о возникновеніи каждаго изъ нихъ объявлялось отъ имени Правительства. Чтобы не ставить послѣднее въ такое неудобное положеніе, было рѣшено заключать съ желѣзнодорожными предпринимателями, до утвержденія устава каждаго общества, предварительныя условія образованія будущихъ компаній (концессіи) и лишь послѣ того, какъ образованіе общества будетъ признано вполнѣ обезпеченнымъ, приступать къ разработкѣ окончательнаго устава. Вскорѣ однако и эта система обнаружила значительные недостатки, о которыхъ было говорено какъ въ первомъ томѣ настоящаго очерка (гл. VI), такъ и въ настоящей главѣ, при разсмотрѣніи дѣла объ образованіи общества Одесской дороги. Тогда было признано желательнымъ сократить до возможныхъ предѣловъ промежутокъ времени между утвержденіемъ концессіи и устава каждой новой компаніи. Это правило соблюдалось, тѣмъ не менѣе, далеко не всегда, не смотря на точные сроки, поставленные для учредителей въ нѣкоторыхъ концессіяхъ (на Московско-Смоленскую, Либавскую и др. дороги), и Правительство рѣшило возвратиться къ старому порядку,—возвращеніе, оправдываемое въ корнѣ измѣнившимся отношеніемъ капиталистическихъ сферъ—и русскихъ и заграничныхъ,—къ вопросу о помѣщеніи капиталовъ въ наши желѣзнодорожныя цѣнности. Въ 1870 и въ послѣ-

*) См. Журн. Ком. Мин. 14 и 20 Іюля 1870 г.

дующіе года, при постоянномъ наплывѣ предпринимателей, изъ которыхъ Правительству приходилось дѣлать только выборъ, и при томъ щедромъ матеріальномъ содѣйствіи, которое, въ видѣ общаго правила, оказывалось обществамъ изъ средствъ желѣзнодорожнаго фонда, не было основаній опасаться, что какая нибудь компанія могла не состояться послѣ объявленія о ея предстоящемъ осуществленіи. При подобномъ же положеніи дѣла устранялись и причины, приведшія къ видоизмѣненію былыхъ порядковъ.

Одновременно съ Риго-Больдерааскою линіею были разрѣшены и два упомянутые выше подъѣздные пути къ Московско-Рязанской дорогѣ. Они предположены были къ сооруженію на средства общества названной дороги, дѣла которой продолжали идти весьма успѣшно, и отстройка ихъ не потребовала выпуска какихъ либо новыхъ бумагъ.

Новыя правила о выдачѣ концессій.

Такимъ образомъ, наша желѣзнодорожная сѣть продолжала быстро развиваться. Наряду съ такимъ развитіемъ сѣти, не можетъ не обратить на себя вниманіе замѣтное удешевленіе строительныхъ цѣнъ, въ сравненіи съ прежнимъ временемъ (срединою шестидесятыхъ годовъ). Какъ извѣстно, Правительству удалось достигнуть такого результата путемъ возведенія въ систему принципа торговъ между соискателями на желѣзнодорожныя концессіи. Начавъ попытки въ этомъ направленіи еще въ 1866 г.—при выдачѣ концессіи на Курско-Кіевскую дорогу (см. томъ I, гл. IV)—и мало по малу совершенствуя формальную сторону примѣненія такого способа, тогдашній Министръ Путей Сообщенія (Ген. Лейт. Мельниковъ), по соглашенію со Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ, въ 1868 г. разработалъ подробный планъ будущей дѣятельности Правительства по выдачѣ концессій—планъ, тогда же получившій силу закона. Уже при первыхъ случаяхъ примѣненія новыхъ правилъ цѣлесообразность ихъ обнаружилась съ неоспоримою ясностью: среднія строительныя цѣны (нарицательныя), прежде составлявшія 60—80 тысячъ руб. мет. на версту, понизились—за весьма рѣдкими исключеніями—до 45—55 тысячъ. Выгода Правительства отъ такого оборота дѣла была очевидна: прежде всего, съ уменьшеніемъ размѣра строительныхъ капиталовъ естественно уменьшалась и цифра гарантируемаго Правительствомъ дохода на нихъ, и, слѣдовательно, ограничивался мате-

ріальный рискъ казны; кромѣ того, Правительство получало критерій для сужденій, за какія цѣны можно сдавать въ постройку желѣзнодорожныя линіи съ несомнѣнною надеждою на ихъ осуществленіе, но безъ предоставленія строителямъ преувеличенныхъ барышей въ прямой ущербъ интересамъ Государственнаго Казначейства, въ былыя времена оплачивавшаго значительную часть такихъ барышей изъ казенныхъ средствъ. Несмотря, однако, на столь благопріятныя послѣдствія введенія новой мѣры, эта послѣдняя въ весьма скоромъ времени перестала примѣняться на практикѣ: какъ было указано выше, въ нѣкоторыхъ случаяхъ выдачи новыхъ концессій—уже въ 1869 г.—конкурренціи въ запечатанныхъ пакетахъ не производилось. Въ оправданіе такихъ отступленій отъ закона, сохранявшаго свою силу, приводились, конечно, болѣе или менѣе убѣдительныя соображенія; но при всемъ томъ общее направленіе дѣятельности новаго руководителя вѣдомства Путей Сообщенія давало понять, что онъ находилъ правила 1868 г. не вполнѣ пригодными для даннаго времени; Министръ Финансовъ, судя по его отзывамъ относительно нѣкоторыхъ предположеній Исправл. должность Министра Путей Сообщенія по дѣламъ о выдачахъ концессій вновь возникавшимъ желѣзнодорожнымъ обществамъ, былъ, повидимому, склоненъ раздѣлять такой взглядъ. Вскорѣ обнаружилось, что дѣло дѣйствительно находилось въ такомъ положеніи: Графъ В. А. Бобринской, совмѣстно съ Министромъ Финансовъ, 17 Декабря 1870 г. представили Государю всеподданнѣйшій докладъ, въ которомъ, отмѣчая несомнѣнно благопріятные результаты, которые уже были достигнуты введеніемъ въ дѣйствіе правилъ 1868 г., высказывали мысль, что правила эти, тѣмъ не менѣе, нуждаются въ пересмотрѣ. Принципъ конкурренціи, говорится въ докладѣ, уже принесъ ту пользу, которая отъ него ожидалась: поверстная стоимость новыхъ желѣзнодорожныхъ сооруженій понизилась и Правительство не имѣетъ основаній соглашаться на прежнія высокія цѣны; кромѣ того на поприщѣ желѣзнодорожнаго строительства появились дѣльные и надежные предприниматели, которымъ, безъ примѣненія на практикѣ начала соисканія, можетъ быть не представилось бы случая доказать свои способности. Но эта система имѣетъ неудобства въ чисто нравственномъ отношеніи: результаты конкурренціи нерѣдко способны затро-

нуть самолюбіе устраняемыхъ при соисканіи и при этомъ не безъ основанія. Весьма допустимо, что конкуррентъ, устраняемый благодаря заявленію высшей противъ другихъ цѣны, является не менѣе, если даже не болѣе, солиднымъ въ сравненіи съ соискателемъ, получившимъ предпочтеніе. Низшія цѣны не всегда являются признакомъ добросовѣстности: нерѣдко предприниматели назначаютъ ихъ, какъ говорилось во всеподданнѣйшемъ докладѣ, «въ легкомысленномъ расчетѣ такъ или сякъ вывернуться изъ дѣла»; потому при состязаніи концессія остается не всегда за самымъ достойнымъ соискателемъ. Съ другой стороны Правительство за послѣднее время разрѣшаетъ постройку лишь такихъ желѣзныхъ дорогъ, по которымъ уже произведены предварительныя изысканія, такъ что цѣна, хотя бы приблизительная, каждой новой линіи, уже заранѣе, дѣлается извѣстною заинтересованнымъ вѣдомствамъ. Наконецъ, что касается финансовой стороны дѣла, то казна, какъ извѣстно, приняла за правило реализировать облигаціонные капиталы частныхъ обществъ распоряженіемъ Правительства, и на обязанности учредителей остается лишь помѣщеніе акціонернаго капитала, причемъ слѣдуетъ еще замѣтить, что оплата послѣдняго обыкновенно производится по частямъ и первый взносъ не превышаетъ 20% стоимости акцій, составляя, слѣдовательно, отъ 5% до 7½% стоимости всей линіи. Такую сумму, по мнѣнію Министра Финансовъ и Графа В. А. Бобринскаго, можетъ легко собрать всякій предприниматель, сколько нибудь дѣловитый; степень же дѣловитости обнаруживается гораздо яснѣе путемъ личныхъ переговоровъ, чѣмъ посредствомъ конкурренціи въ запечатанныхъ пакетахъ. Всѣ изложенныя соображенія привели составителей доклада къ заключенію, что нѣтъ необходимости сохранять въ силѣ на будущее время принципъ конкурренціи *). Въ этомъ, собственно, и заключалось главное преобразованіе системы выдачи концессій, предложенное Графомъ В. А. Бобринскимъ и Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ; рѣшено было также ввести въ новыя правила упоминаніе о томъ, что концессіи выдаются лишь на линіи, по которымъ уже были произведены предварительныя изслѣдованія.

Полный текстъ правилъ, Высочайше утвержденныхъ 26 Декабря 1870 г., по обсужденіи всеподданнѣйшаго доклада

*) См. дѣло Совѣта Министровъ 1870 г. № 84.

Исправл. должность Министра Путей Сообщенія и Министра Финансовъ въ Совѣтѣ Министровъ гласилъ такъ:

1) Министръ Путей Сообщенія составляетъ проектъ нормальной концессіи, на основаніи сдѣланныхъ изысканій. Проектъ этотъ, по предварительномъ соглашеніи съ Министромъ Финансовъ, вносится Министромъ Путей Сообщенія, чрезъ Комитетъ Министровъ, на Высочайшее утвержденіе.

2) Послѣ утвержденія нормальной концессіи Министръ Путей Сообщенія ведетъ переговоры о постройкѣ дороги или съ однимъ или съ нѣсколькими надежными строителями, по его выбору, и условливается съ однимъ изъ этихъ лицъ относительно поверстной стоимости постройки.

3) Время выдачи концессіи назначается Высочайшею властью, по всеподданнѣйшему докладу Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія. Опредѣленіе условій, формы и времени выпуска бумагъ лежитъ на обязанности Министра Финансовъ.

4) Министръ Путей Сообщенія, по окончательномъ соглашеніи съ Министромъ Финансовъ, вноситъ предположенія объ окончательной выдачѣ концессіи, чрезъ Комитетъ Министровъ, на Высочайшее благоусмотрѣніе.

Составители приведенныхъ правилъ очевидно руководствовались желаніемъ устранить въ дѣлѣ отдачи постройки дорогъ частнымъ предпринимателямъ элементъ случайности, выражавшійся, по ихъ мнѣнію, въ томъ, что иногда концессія выдавалась неизвѣстному ранѣе строителю только потому, что онъ заявилъ низшую цѣну. Что такіе случаи могли встрѣчаться на практикѣ—это является безспорнымъ; но нельзя также отрицать, что при точномъ примѣненіи правилъ 1868 г. Правительство имѣло въ своихъ рукахъ средство не допускать подобныхъ случайностей. Въ этихъ правилахъ, во первыхъ, было ясно оговорено, что соисканіе производится только между лицами, *избранными* для этой цѣли (слѣдовательно не между всѣми, заявившими о своемъ желаніи получить концессію), а во вторыхъ—вовсе не содержится постановленія, что предпочтеніе непремѣнно должно быть отдано конкурренту, предложившему наименьшую цѣну. Такъ понималъ правила 1868 г. и Комитетъ Министровъ, въ журналахъ котораго, приведенныхъ въ извлеченіи въ предшествовавшей главѣ, ясно сказывается подобный взглядъ на дѣло. Если

затѣмъ подъ названіемъ «устраняемыхъ» въ только что разсмотрѣнномъ всеподданнѣйшемъ докладѣ разумѣлись лица, не допущенныя къ конкурренціи, то чувство неудовольствія такихъ лицъ едва ли могло считаться «неудобствомъ въ нравственномъ отношеніи», какъ говорилось въ докладѣ: устраненіе такихъ просителей бывало всегда обусловливаемо достаточно вѣскими доводами противъ ихъ личной или финансовой неблагонадежности.

Далѣе, въ докладѣ упоминалось, что конкурренція сдѣлалась безполезною съ тѣхъ поръ, какъ желѣзныя дороги стали строиться лишь послѣ производства предварительныхъ изысканій правительственными инженерами. Таковъ былъ, дѣйствительно, принятый въ то время обычай, но зачатки его относятся ко времени, значительно болѣе раннему: уже при Мельниковѣ Правительство стремилось по мѣрѣ возможности провѣрять цѣны предпринимателей путемъ производства правительственныхъ изысканій (напр. по Курско-Кіевской, Курско-Харьково-Азовской и др. линіямъ); тѣмъ не менѣе именно въ это время началось примѣненіе принципа конкурренціи, сопровождавшейся столь благопріятными результатами въ смыслѣ удешевленія строительныхъ цѣнъ. Нельзя также не замѣтить, что въ текстѣ новыхъ правилъ (1870 г.) о предварительныхъ изысканіяхъ говорится довольно неопредѣленно: точно не формулировано, что эти изысканія производятся не иначе, какъ правительственными органами; между тѣмъ въ этомъ и заключается вся сущность вопроса, такъ какъ частныя изслѣдованія очевидно не могутъ служить въ такихъ случаяхъ достаточно надежнымъ матеріаломъ для сужденій о дѣйствительной стоимости каждой данной линіи.

Невольно, поэтому, возникаетъ вопросъ: была ли дѣйствительно, настоятельная необходимость въ изданіи разсмотрѣнныхъ новыхъ правилъ, существенное различіе которыхъ отъ прежнихъ заключалось въ принятой на себя Министромъ Путей Сообщенія *единоличной* отвѣтственности за выборъ желѣзнодорожныхъ предпринимателей, которые прежде избирались *коллегіально* Комитетомъ Министровъ? Вопросъ этотъ становится еще болѣе спорнымъ, если припомнить, что въ сужденіяхъ Комитета Министровъ, имѣвшихъ мѣсто вскорѣ послѣ изданія правилъ 1868 г., неоднократно выражалось пожеланіе, чтобы Правительство безъ особой надобности

не измѣняло только что установленнаго порядка присужденія концессій и не колебало бы тѣмъ довѣрія къ послѣдовательности образа дѣйствій центральныхъ государственныхъ учрежденій. Тѣмъ не менѣе, на подобныя заявленія не было обращено должнаго вниманія и Графъ В. А. Бобринской воспользовался своимъ вліяніемъ и поддержкою Статсъ - Секретаря Рейтерна для того, чтобы достигнуть усиленія власти Министра Путей Сообщенія въ дѣлахъ о желѣзнодорожныхъ концессіяхъ. Два съ половиною года спустя чрезмѣрная отвѣтственность, возложенная на Министра Путей Сообщенія въ этихъ дѣлахъ, послужила однимъ изъ главныхъ поводовъ къ новому измѣненію порядка выдачи концессій—измѣненію, сдѣланному по иниціативѣ преемника Графа В. А. Бобринскаго по управленію Министерствомъ Путей Сообщенія.

Результаты дѣятельности вѣдомства Путей Сообщенія по желѣзнодорожному строительству въ 1870 году.

Изданіемъ новыхъ правилъ о выдачѣ концессій закончилась дѣятельность высшихъ правительственныхъ учрежденій по желѣзнодорожнымъ дѣламъ въ 1870 г. Дѣятельность эта была весьма напряженная; разрѣшено къ постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ 1,723 версты и отстроено въ теченіе того же года 2,445 верстъ новыхъ рельсовыхъ путей. Подобныя цифры являлись въ исторіи нашего желѣзнодорожнаго строительства впервые. Замѣтное оживленіе дѣла устройства новыхъ рельсовыхъ сообщеній, какъ видно изъ предшествовавшаго изложенія, началось съ 1866—1867 г., подъ вліяніемъ, съ одной стороны, программы будущей желѣзнодорожной политики русскаго Правительства, выработанной въ 1865 г. Коммисіею подъ предсѣдательствомъ Ген. Ад. Чевкина, а съ другой—практическихъ результатовъ отстройки Рязанско-Козловской дороги (см. гл. IV I-го тома); но 1870 г. въ этомъ отношеніи замѣтно выдѣлялся среди предшествовавшихъ лѣтъ *).

---

*) За періодъ времени 1866—1871 г.г., протяженіе линій, приступъ къ постройкѣ которыхъ былъ окончательно разрѣшаемъ въ каждомъ данномъ году, опредѣлялось по расчету Комитета Министровъ (см. журналъ 5 Іюня 1873 г.) въ нижеслѣдующихъ цифрахъ:

1866 г.	1867 г.	1868 г.	1869 г.	1870 г.
728	688	1,141	1,540	1,723 верст.

Дальнѣйшее развитіе нашей рельсовой сѣти въ 1871 году.

Слѣдующій 1871 г., въ отношеніи количества открытыхъ для движенія въ теченіе его новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, отличался еще болѣе крупными результатами—протяженіе такихъ линій выражалось цифрою въ 2,632 версты. Что же касается до протяженія дорогъ, разрѣшенныхъ къ постройкѣ, то въ этомъ отношеніи 1871 годъ нѣсколько уступаетъ 1870-му (разрѣшено 1,598 вер.), но за то въ числѣ такихъ дорогъ находились линіи капитальнаго значенія, изъ которыхъ первое мѣсто принадлежало давно ожидавшейся дорогѣ къ Севастополю.

Читатели настоящаго очерка уже знакомы съ тѣми перипетіями, которыя суждено было испытать вопросу о сооруженіи этой магистрали, признававшейся необходимою тремя слѣдовавшими другъ за другомъ руководителями вѣдомства Путей Сообщенія (Графомъ Клейнмихелемъ, Чевкинымъ и Мельниковымъ), но не получавшей осуществленія благодаря стеченію ряда неблагопріятныхъ обстоятельствъ. Еще въ первой главѣ настоящаго тома было отмѣчено, что даже когда вопросъ объ этой линіи казался уже окончательно рѣшеннымъ и она была внесена въ число неотложно необходимыхъ въ ближайшемъ будущемъ рельсовыхъ путей (въ 1868 г.), опять возникли затрудненія по дѣлу о приступѣ къ ея немедленной отстройкѣ. Предложеній на такую отстройку оказалось такое количество, что разсмотрѣніе ихъ требовало болѣе или менѣе продолжительнаго времени. Пока шло это разсмотрѣніе, въ Министерствѣ Путей Сообщенія довольно неожиданно возникла мысль, что давно уже принятое и принципіально одобренное направленіе линіи отъ Севастополя на Харьковъ (черезъ Лозовую), можетъ быть, является менѣе цѣлесообразнымъ, чѣмъ соединеніе Севастополя съ Нижне-Волжскимъ бассейномъ посредствомъ отклоненія дороги отъ Севастополя на сѣверо-востокъ по направленію къ Борисоглѣбску. Мысль эта, какъ кажется, принадлежала Инженеръ-Генералъ-Лейтенанту Барону Дельвигу, который и защищалъ ее въ засѣданіи Комитета желѣзныхъ дорогъ 5 Марта 1871 г. Аргументація его основывалась, главнымъ образомъ, на томъ, что отпускные хлѣбные грузы изъ губерній юго-восточной Россіи, по его словамъ, направлялись въ то время не къ Азовскимъ портамъ, лежавшимъ на сравнительно близкомъ къ этому раіону разстояніи, а на болѣе отдаленный Севастополь. Причина такого явленія, по свидѣтельству Барона

Дельвига, заключалась въ томъ, что, несмотря на увеличеніе разстоянія и цѣны перевозки при отправленіи хлѣба на Севастополь, общая сумма расходовъ при погрузкѣ хлѣба изъ юго-восточной полосы на иностранныя суда въ Севастополѣ обходится дешевле, чѣмъ въ портахъ Азовскаго моря (въ отношеніи морскаго фрахта, платы за каботажныя лодки, страхованія грузовъ и т. п.). Затѣмъ Баронъ Дельвигъ утверждалъ, что линія Севастополь-Борисоглѣбскъ прошла бы по мѣстности гораздо болѣе производительной, чѣмъ дорога отъ Севастополя до Лозовой: по его расчету, послѣдняя не будетъ имѣть для перевозки болѣе 570,000 четвертей мѣстныхъ и 425,000 четвертей транзитныхъ грузовъ, тогда какъ предлагаемый имъ рельсовый путь можетъ расчитывать на 1,725,000 четвертей мѣстныхъ и не менѣе 1,675,000 четвертей сквозныхъ грузовъ.

Мнѣніе Барона Дельвига не встрѣтило отголоска въ средѣ Членовъ Комитета желѣзныхъ дорогъ; одинъ лишь приглашенный въ засѣданіе Комитета Новороссійскій Генералъ-Губернаторъ, Генералъ-Адъютантъ Коцебу, склонялся къ признанію нѣкотораго значенія за линіею Севастополь-Борисоглѣбскъ, какъ за дорогою, могущей облегчить вывозъ грузовъ изъ поволжскихъ губерній во время четырехмѣсячнаго замерзанія Азовскихъ портовъ; но и онъ считалъ такую линію практичною лишь наряду съ соединеніемъ Севастополя съ нашими внутренними губерніями по кратчайшему направленію, т. е. на Лозовую.

Всѣ же остальные Члены высказались за непремѣнное сохраненіе прежде намѣченнаго направленія Севастопольской дороги и за отклоненіе линіи Севастополь-Борисоглѣбскъ: по ихъ мнѣнію, эта послѣдняя оставила бы безъ усовершенствованныхъ путей сообщенія значительное пространство между Харьково-Азовской линіею и Днѣпромъ; затѣмъ, идя по предложенному Барономъ Дельвигомъ направленію, она, не примыкая къ Днѣпру, не была бы въ состояніи открыть скорый и удобный доступъ въ Малороссію и Заднѣпровье крымской соли и донецкому антрациту, которые для упомянутыхъ мѣстностей крайне необходимы и будутъ доставляться туда посредствомъ Лозово-Севастопольской дороги (ее еще въ 1868 г. было для этой цѣли предположено связать съ Днѣпромъ выше и ниже пороговъ); далѣе, направленіе на Борисоглѣбскъ удлинило

бы разстояніе Севастополя отъ Москвы на 127 верстъ въ сравненіи съ направленіемъ на Харьковъ. Наконецъ, въ видѣ общаго соображенія, большинство Членовъ Комитета высказало мысль, что нельзя считать раціональною политикою отвлеченіе товаровъ отъ существующихъ и упрочившихся уже портовъ (Азовскихъ) къ другимъ, которые и безъ того могутъ имѣть достаточно грузовъ и при томъ—какъ въ данномъ случаѣ Севастополь—въ обѣ стороны (отпускъ—хлѣбные продукты; отправленіе въ центральную Россію—вина, фрукты, соль *).

Государь примкнулъ къ мнѣнію большинства и Лозово-Севастопольская линія наконецъ дождалась своего осуществленія. Присужденіе концессіи производилось по порядку, установленному новыми правилами 1870 г., причемъ Министерствомъ Путей Сообщенія были признаны достойными вниманія слѣдующіе соискатели: 1) общество Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги, 2) одинъ изъ бывшихъ строителей Курско-Кіевской дороги фонъ-Меккъ и 3) Коммерціи-Совѣтникъ Губонинъ; заявленныя ими поверстныя цѣны выражались въ цифрахъ: 1) 54.656, 2) 54.000 и 3) 53.900 руб. мет. По мнѣнію Министерства Путей Сообщенія, одобренному Комитетомъ Министровъ, оба конкуррента, предложившіе наименьшія цѣны (фонъ-Меккъ и Губонинъ), представляли совершенно одинаковыя ручательства благонадежности, но, въ виду принятаго Министерствомъ рѣшенія отдать постройку вошедшей въ сѣть 1870 г. Ландварово - Роменской линіи фонъ-Мекку, не было признано удобнымъ поручать тому же лицу сооруженіе второй столь значительной дороги, какъ Лозово-Севастопольская (протяженіемъ, съ вѣтвью до Елизаветграда, въ 613½ верстъ). Выборъ Губонина былъ одобренъ Государемъ 9 Мая 1871 г., а 29 Октября того же года удостоился Высочайшаго утвержденія уставъ общества *Лозово-Севастопольской дороги.*

Уставъ этотъ заключаетъ въ себѣ нѣкоторыя характерныя для того времени черты. Онъ отличается отъ прежнихъ уставовъ тѣмъ, что въ него введено постановленіе, предусматривающее возможность увеличенія облигаціоннаго капитала до 3.000 руб. на версту дороги, съ разрѣшенія Министровъ Путей

*) Журн. Ком. жел. дор. 5 Марта 1870 г.

Сообщенія и Финансовъ, въ случаѣ если бы во время эксплоатаціи понадобились новыя капитальныя устройства или усиленіе подвижного состава. Приведенное постановленіе, имѣвшее цѣлью облегчить формальности при испрошеніи обществомъ разрѣшенія на реализацію средствъ, необходимыхъ для успѣшнаго веденія дѣла, стало затѣмъ вноситься и въ послѣдующіе желѣзнодорожные уставы. Въ параграфѣ о заграничныхъ заказахъ тоже содержалось нововведеніе, доказывавшее, что Правительство все настойчивѣе заботилось о поощреніи русской желѣзодѣлательной промышленности: прежде обществамъ разрѣшалось обыкновенно заказывать за границею $^2/_3$ потребныхъ имъ рельсовъ, скрѣпленій къ нимъ и прочихъ металлическихъ принадлежностей—въ уставѣ Лозово-Севастопольской дороги въ этомъ размѣрѣ разрѣшено производить заказы только рельсовъ съ ихъ скрѣпленіями; остальныя металлическія принадлежности могли быть заграничнаго производства лишь въ размѣрѣ $^1/_2$ всего потребнаго количества; затѣмъ товарные и багажные вагоны, а также платформы въ полномъ составѣ компанія обязывалась заказывать въ Россіи.

Въ отдѣлѣ о тарифахъ обращало на себя вниманіе установленіе льготныхъ условій провоза для минеральнаго топлива и удобрительныхъ туковъ (не свыше $^1/_{65}$ коп. съ пуда и версты) и соли (не свыше $^1/_{45}$ коп). Подобнаго рода льгота была предоставлена впослѣдствіи перечисленнымъ грузамъ и на другихъ дорогахъ.

Но главною отличительною чертою устава общества Лозово - Севастопольской дороги отъ всѣхъ предыдущихъ уставовъ 1869 и 1870 г. является постановленіе о присвоеніи акціямъ новой компаніи, которыхъ предполагалось выпустить на $^1/_4$ всего основнаго капитала, правительственной гарантіи. Это было отступленіе отъ принятаго въ то время порядка, узаконеннаго Высочайше утвержденнымъ, 23 Апрѣля 1869 г., положеніемъ Особаго Совѣщанія (см. предшествующую главу). Министръ Финансовъ, предложившій гарантировать акціи общества Лозово-Севастопольской дороги, повидимому, не перемѣнилъ, несмотря на доводы Министерства Путей Сообщенія, своего прежняго мнѣнія относительно затруднительности помѣщенія акціонернаго капитала этой линіи въ виду трудности для постройки ея горнаго участка. Можетъ быть также, что Статсъ-Секретарь Рейтернъ уже тогда начиналъ сознавать, что

онъ былъ не правъ, глядя слишкомъ оптимистически на возможность реализаціи русскихъ желѣзнодорожныхъ акцій—даже и безъ гарантіи Правительства—по сходной эмиссіонной цѣнѣ; во всякомъ случаѣ, если нѣкоторое сомнѣніе въ этомъ отношеніи и смѣнило прежнюю увѣренность Министра Финансовъ, то оно еще не успѣло принять форму сложившагося убѣжденія, которую приняло вскорѣ потомъ (см. ниже), такъ какъ въ уставѣ Ландварово-Роменской дороги, разрабатывавшемся одновременно съ уставомъ дороги Лозово-Севастопольской, акціи остались попрежнему негарантированными *).

Только что упомянутая *Ландварово-Роменская* дорога была, подобно линіи Лозово-Севастопольской, одною изъ магистралей, включенныхъ въ сѣть 1870 г.; съ помощью ея предполагалось связать Малороссію съ Либавскимъ портомъ и тѣмъ усилить доходность убыточной Либавской дороги. Изъ всѣхъ многочисленныхъ соискателей на ея постройку Министерство Путей Сообщенія отдало преимущество Статскому Совѣтнику фонъ-Мекку, предложившему наименьшую поверстную цѣну въ 39.675 руб. мет. Цѣна эта была необычайно низка даже для того времени, когда нарицательная строительная стоимость новыхъ линій сильно упала противъ шестидесятыхъ годовъ; она не достигала размѣра стоимости даже Либавской и Смоленско-Брестской дорогъ, которыя считались до тѣхъ поръ наиболѣе дешевыми изъ всѣхъ линій, утвержденныхъ послѣ 1868 г. (конечно, исключая узкоколейныхъ). На такое рѣшеніе двумя изъ отвергнутыхъ соискателей (капитаномъ Яфимовичемъ въ товариществѣ съ вѣнскимъ банкиромъ Вейкерсгеймомъ) была принесена жалоба на Высочайшее имя, оставленная, однако, безъ послѣдствій, такъ какъ Комитетъ Министровъ, разсмотрѣвъ жалобу, доложилъ Государю, что отдача Ландварово-Роменской дороги въ постройку просителямъ, на предъявленныхъ ими условіяхъ, возвысила бы стоимость всей линіи на 4.000.000 руб. мет. противъ цѣны фонъ-Мекка **). Уставъ Ландварово-Роменской дороги Высочайше утвержденъ 25 Декабря 1871 г.; составленъ онъ въ своихъ главныхъ основаніяхъ

*) Лозово-Севастопольская линія открывалась для движенія по частямъ, причемъ послѣдній участокъ окончательно оборудованъ въ Январѣ 1875 года.

**) См. Журн. Ком. Мин. 28 Іюля 1871 г.

по образцу устава общества Лозово-Севастопольской дороги, за исключеніемъ постановленія о гарантіи акцій, о чемъ уже было говорено выше.

Позднѣе, направленіе Ландварово-Роменской линіи, на основаніи Высочайше утвержденнаго, 7 Марта 1872 г., журнала Комитета желѣзныхъ дорогъ, было нѣсколько измѣнено (на участкѣ между Минскомъ и С.-Петербурго-Варшавскою дорогою). Первоначально проектированный пунктъ выхода на Варшавскую дорогу—Ландварово былъ перенесенъ ближе къ Вильно, на ст. Вилейку. Направленіе это приближало Малороссійскія губерніи къ Рижскому порту на $27^1/_2$ верстъ, но за то отдаляло ихъ отъ Либавы на $10^1/_2$ верстъ; поэтому было рѣшено не вводить въ расчетъ этого удлиненія пути при исчисленіи размѣра тарифныхъ ставокъ на товары, идущіе къ Либавскому порту *).

Разсмотрѣнныя два дѣла (о Лозово-Севастопольской и Ландварово-Роменской дорогахъ) проводились въ послѣдней инстанціи не Графомъ В. А. Бобринскимъ—съ Мая мѣсяца 1871 г. онъ, по болѣзни, фактически не управлялъ Министерствомъ и его замѣняли: сначала Ген. Лейт. Баронъ Дельвигъ, а затѣмъ Свиты Его Величества Ген. Маіоръ Графъ А. П. Бобринской (тогда уже Товарищъ Министра Путей Сообщенія). Тѣмъ не менѣе, Графъ В. А. Бобринской оффиціально еще не былъ уволенъ отъ должности—такое увольненіе послѣдовало лишь 2 Сентября 1871 г.,—и дѣятельность Министерства Путей Сообщенія за весь 1871 г. еще носитъ характеръ его желѣзнодорожной политики. Изъ дальнѣйшаго изложенія будетъ видно, что его преемникъ, Графъ А. П. Бобринской, держался иныхъ взглядовъ на основные вопросы желѣзнодорожнаго хозяйства; но за нѣсколько послѣднихъ мѣсяцевъ 1871 г. онъ не могъ еще успѣть проявить свою индивидуальную инициативу; она сказалась значительно позже. Поэтому и два капитальныхъ дѣла, къ разсмотрѣнію которыхъ теперь предстоитъ перейти, хотя они и были ведены: одно—Барономъ Дельвигомъ, а другое Графомъ А. П. Бобринскимъ, всетаки слѣдуетъ считать возникшими по непосредственному почину Графа В. А. Бобринскаго, въ чемъ, впрочемъ при

*) См. предст. М. П. С. въ Ком. жел. дор. отъ 25 Февраля 1872 г. за № 125.—Вся линія открыта для движенія въ Іюлѣ 1874 г.

ближайшемъ ознакомленіи съ ними, не можетъ оставаться никакого сомнѣнія. Рѣчь идетъ о продажѣ двухъ казенныхъ линій, не уступленныхъ еще къ тому времени въ частное пользованіе.

Отчужденіе въ частныя руки двухъ желѣзнодорожныхъ линій, еще остававшихся въ завѣдываніи Правительства.

Послѣ учрежденія обществъ Кіево-Брестской и Одесской желѣзныхъ дорогъ, изъ которыхъ каждое пріобрѣло въ пользованіе часть отстроенной Правительствомъ рельсовой сѣти, въ казенной эксплоатаціи оставались лишь: 1) одинъ участокъ магистрали Одесса-Харьковъ (отъ Елизаветграда до Кременчуга) и 2) дорога отъ Москвы до Курска *). Первый изъ указанныхъ рельсовыхъ путей, по предположенію Графа В. А. Бобринскаго, высказанному еще въ 1870 г., долженъ былъ войти въ составъ 3-й группы сѣти частныхъ юго-западныхъ дорогъ, имѣвшей образоваться путемъ передачи существовавшихъ въ этомъ раіонѣ казенныхъ линій въ пользованіе частныхъ обществъ; къ упомянутой группѣ Исправл. должность Министра Путей Сообщенія хотѣлъ въ будущемъ присоединить еще и дорогу къ Николаеву, проектированную Высочайше утвержденною сѣтью 1870 г. (см. выше). Относительно участи, ожидавшей Московско-Курскую дорогу, Гр. В. А. Бобринской не дѣлалъ никакихъ предварительныхъ заявленій въ центральныхъ государственныхъ учрежденіяхъ, но было несомнѣнно, что въ его мысляхъ и эта линія рано или поздно предназначалась къ уступкѣ частнымъ предпринимателямъ во имя того же принципа, который привелъ къ образованію обществъ Кіево-Брестской и Одесской желѣзныхъ дорогъ. Такое ожиданіе весьма скоро оправдалось на дѣлѣ: уже въ 1870 г. Графъ Бобринской вступилъ въ переговоры съ различными соискателями на покупку Московско-Курской дороги; въ виду очевиднаго для всѣхъ торговаго значенія линіи, въ охотникахъ пріобрѣсти ее въ пользованіе не могло

*) Въ теченіе 1870 г. находился еще въ казенной эксплоатаціи участокъ отъ Терespоля до Бреста-Литовскаго протяженіемъ въ 5,7 верстъ; онъ былъ выстроенъ на счетъ Правительства, на основаніи Высочайшаго повелѣнія 18 Августа 1867 г., и составлялъ соединяющее звено между Московско-Брестской и Варшаво-Терespольской линіями. Казна взяла на себя его отстройку для достиженія скорѣйшаго соединенія непрерывнымъ рельсовымъ путемъ Москвы съ Варшавою, а также въ виду стратегическаго значенія этого участка, проложеннаго въ раіонѣ Брестъ-Литовской крѣпости. Графъ В. А. Бобринской проектировалъ однако изъять его, вслѣдствіе его незначительности, изъ казенной эксплоатаціи; Государь утвердилъ это предположеніе 2 Января 1871 г. и участокъ былъ переданъ въ эксплоатацію обществу Варшаво-Терespольской дороги.

оказаться недостатка *). По окончаніи переговоровъ съ ними, Графомъ В. А. Бобринскимъ совмѣстно съ Министромъ Финансовъ было испрошено Высочайшее соизволеніе на внесеніе всего дѣла о продажѣ Московско-Курской дороги на разсмотрѣніе Комитета Министровъ. Въ представленіи своемъ въ Комитетъ Графъ Бобринской передъ всѣми другими предпринимателями отдавалъ предпочтеніе образовавшейся въ Москвѣ компаніи, во главѣ которой стояли: Надворный Совѣтникъ Чижовъ и нѣкоторыя извѣстныя торговыя фирмы (Мамонтовъ, Рукавишниковъ, Морозовъ и др.); оно, по мнѣнію Исправл. должность Министра Путей Сообщенія, отличалось строгою опредѣленностью условій и обѣщало казнѣ значительныя выгоды. Сущность этихъ условій заключалась въ слѣдующемъ:

общество Московско-Курской дороги образуется съ нарицательнымъ капиталомъ въ 57.433.000 р. мет., состоящимъ изъ:

акцій, не гарантированныхъ Правительствомъ . . . . . на 15.729.000 р. мет. нар.

и облигацій, гарантированныхъ и оставляемыхъ Правительствомъ за собою . . . . . на 41.704.000 — — —

Изъ этого капитала общество, въ уплату за передаваемую ему Московско-Курскую дорогу, вноситъ Правительству:

1) акцій на 10.000.000 р. мет. нар.; взамѣнъ этихъ акцій общество предложило уплатить Правительству наличными деньгами 11.000.000 р. кред. (по расчету Министра Финансовъ эта операція соотвѣтствовала реализаціи Правительствомъ акцій по весьма выгодному курсу 94,73 за 100) съ предоставленіемъ себѣ права впослѣдствіи, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, выпустить своимъ распоряженіемъ весь акціонерный капиталъ въ кредитной валютѣ;

2) облигацій на 14.364.800 р. мет. Сумма эта была выведена на основаніи слѣдующаго расчета: при реализаціи перваго выпуска консолидированныхъ облигацій, часть этихъ облигацій (на 27.339.200 р. мет. нар., за которыя дѣйствительно

---

*) Соискателями явились: общество Курско-Кіевской дороги, Московское товарищество Чижовъ и К°, Московское же товарищество Поповъ и К° и нѣсколько иностранныхъ банкировъ.

было выручено 26.597.922 р. кред.) была отнесена на счетъ Московско-Курской дороги *)—слѣдовательно, изъ облигацій новаго общества, которыя Правительство оставляло за собою, къ уплатѣ казнѣ за Московско-Курскую дорогу причиталось 41.704.000 р. мет. нар.—27.339.200 р. мет. нар.=14.364.800 р. мет. нар. Отъ реализаціи этой суммы по курсу 78½ за 100, Правительство расчитывало получить въ кредитной валютѣ 14.567.054 р. дѣйствительныхъ.

Такимъ образомъ покупная цѣна Московско - Курской дороги выражалась въ цифрѣ (11.000.000 р. кред.+26.597.922 р. кред.+14.567.054 р. кред.)=52.164.978 р. кред. По расчету же, составленному Министерствомъ Путей Сообщенія, затраты Правительства на Московско - Курскую дорогу къ 1871 г. составляли цифру 48.472.274 р. кред. **), не считая работъ и поставокъ, которыя проектируемое къ образованію общество обязывалось взять на себя и отнести на счетъ части акціонернаго своего капитала, остающейся въ его распоряженіи. По этому расчету выходило, что Правительство, получая за Московско - Курскую дорогу указанную ранѣе сумму въ 52.164.978 р. кред. дѣйствительныхъ, возвращало себѣ всѣ затраченныя на оборудованіе дороги средства и, кромѣ того, получало чистый барышъ въ размѣрѣ 3.692.704 р. кред.

Затѣмъ, общество обязывалось, по общепринятому порядку, вносить въ Государственное Казначейство проценты и погашеніе по всему облигаціонному капиталу, оставляемому Правительствомъ за собою (по 2.126.904 р. мет. въ годъ), и отдѣлять въ пользу Правительства половину излишка сверхъ 7% дивиденда на акціонерный капиталъ, если бы такой излишекъ оказался.

Въ приведенномъ расчетѣ обращаетъ на себя вниманіе

---

*) Дорога эта хотя и была тогда еще казенною, но вопросъ о продажѣ ея былъ уже принципіально рѣшенъ; въ данномъ случаѣ повторилось то же, что было при продажѣ Николаевской дороги: часть продажной стоимости была учтена впередъ путемъ правительственнаго займа (въ 1867 г. посредствомъ реализаціи перваго выпуска облигацій Николаевской дороги—операціи, разсмотрѣнной въ гл. V, т. I настоящаго очерка, а въ 1870 г.—отнесеніемъ на первый выпускъ консолидированныхъ облигацій суммы 27.339.200 р. мет. нариц. на счетъ Московско-Курской дороги).

**) Въ эту цифру входили: проценты на капитальную сумму собственно строительной стоимости линіи, расходы по прокладкѣ втораго пути отъ Москвы до ст. Сергіевской (241 верста), произведенной въ 1869—1870 г.г., и др. дополнительные расходы. (Ср. Сборн. Свѣд. о жел. дор. 1870—1872 г.г. отд. II стр. 20—21 и Докладъ Коммисіи Гр. Баранова, Часть I, таблица № 20).

реализаціонная цѣна облигацій, на которой основанъ общій выводъ: она отмѣчена въ размѣрѣ 78½ за 100. Еще въ 1870 г., какъ было упомянуто въ предыдущей главѣ, государственный желѣзнодорожный заемъ (первый выпускъ консолидированныхъ облигацій) былъ котируемъ при подпискѣ по 76 за 100. Но уже при второмъ выпускѣ такихъ облигацій, состоявшемся согласно Высочайшему повелѣнію 17 Февраля 1871 г. (какъ и первый выпускъ—на нарицательную сумму 12.000.000 фунтовъ стерлинговъ), эмиссіонная цѣна была установлена въ размѣрѣ, нѣсколько высшемъ, — по 79 за 100. Такимъ образомъ, при исчисленіи Министерства Путей Сообщенія будущихъ поступленій за Московско - Курскую дорогу была соблюдена даже извѣстная осторожность въ расчетахъ противъ того курса, котораго удалось достигнуть на практикѣ, благодаря все болѣе и болѣе выяснявшимся успѣхамъ финансовой политики Статсъ-Секретаря Рейтерна.

Когда дѣло о Московско-Курской дорогѣ дошло до Комитета Министровъ, то общество Курско-Кіевской дороги, первоначально заявившее себя въ числѣ конкуррентовъ, взяло назадъ свое предложеніе, иностраннымъ же предпринимателямъ Правительство не сочло удобнымъ предоставить линію столь важнаго значенія и, наконецъ, предложеніе Попова и К° Министерство не сочло возможнымъ принять, въ виду неопредѣленности содержащихся въ немъ условій. Поэтому Комитету Министровъ было представлено на обсужденіе одно лишь предложеніе Чижова и К°.

Къ участію въ засѣданіи Комитета были, по Высочайшему повелѣнію, приглашены: Ген. Ад. Гр. Строгановъ (Предсѣдатель Комитета желѣзныхъ дорогъ) и бывшій Министръ Путей Сообщенія Ген. Лейт. Мельниковъ.

Всѣ присутствовавшіе 14 Членовъ Комитета, къ которымъ присоединился и Графъ Строгановъ, оказались солидарными съ воззрѣніями Министерства Путей Сообщенія. Мнѣніе ихъ, изложенное въ журналѣ 20 и 27 Апрѣля 1871 г., интересно главнымъ образомъ потому, что въ немъ точно формулированы тѣ обвинительные пункты, которые предъявлялись въ то время къ казенному управленію и справедливость которыхъ Графъ В. А. Бобринской, какъ можно заключить изъ его отношенія къ вопросамъ желѣзнодорожной политики, считалъ вполнѣ доказанною. До того времени воззрѣнія эти

съ такою подробностью никогда еще не излагались въ журналахъ высшихъ правительственныхъ учрежденій по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

Московско-Курская дорога, говорится въ мнѣніи 14 Членовъ Комитета, ко времени начатія переговоровъ о ея продажѣ составляла бремя для Государственнаго Казначейства «вслѣдствіе казенной ея эксплоатаціи и неразрывно связанныхъ съ нею, необходимыхъ для всякаго казеннаго управленія, формальностей». Казенное управленіе неизбѣжно всегда будетъ основано на недовѣріи къ дѣятельности лицъ, непосредственно имъ завѣдующихъ; казенная отчетность не допускаетъ той самостоятельности въ распоряженіяхъ, при которой только и возможно удачное веденіе промышленнаго дѣла; формальности, столь полезно обуздывающія произволъ администратора въ дѣлѣ государственнаго управленія, производятъ въ промышленномъ дѣлѣ лишь вредное замедленіе, подрывающее предпріятіе въ самомъ его основаніи. Эти соображенія примѣнимы и къ Московско-Курской дорогѣ, почему скорѣйшая передача ея въ частныя руки является безусловно желательною.

Относительно того, кому передать дорогу, для большинства Членовъ Комитета не было и вопроса: всѣ были убѣждены въ выгодности предложенія Чижова и К°. Устройство публичнаго состязанія соискателей, по мнѣнію того же большинства, было бы несогласнымъ съ правилами о выдачѣ концессій 1870 г., которыми начало конкурренціи отмѣнено въ принципѣ.

Всѣ эти соображенія были высказаны въ присутствіи Мельникова; едва ли нужно говорить, что онъ не могъ присоединиться къ нимъ. Бывшій Министръ Путей Сообщенія произнесъ пространную и обстоятельную рѣчь, въ которой прежде всего попытался доказать преувеличенность обвиненій, возводимыхъ на систему правительственной эксплоатаціи рельсовыхъ путей, а затѣмъ возражалъ и противъ продажи Московско-Курской дороги, но на этотъ разъ не безусловно— вѣроятно не надѣясь, при данномъ составѣ Комитета, на какую либо поддержку подобнаго мнѣнія — но лишь выставляя на видъ желательность повременить такой продажей, для того, чтобы добиться болѣе выгодныхъ для казны условій отчужденія. Онъ началъ свою рѣчь съ заявленія, что Московско-Кур-

ской дорогѣ, отъ конечной точки которой идутъ развѣтвленія на Харьковъ, Одессу и Ростовъ, а отъ одного изъ центральныхъ пунктовъ—Орла—къ Волгѣ и Балтійскому морю, несомнѣнно предстоитъ блестящая будущность. Съ цифрами въ рукахъ Мельниковъ свидѣтельствовалъ, что уже на второй годъ своего существованія дорога эта дала 2.201.029 р. чистаго дохода—такого результата даже Николаевская дорога достигла лишь на 6-й годъ послѣ открытія на ней движенія. Можно ли послѣ этого, спрашивалъ бывшій Министръ Путей Сообщенія, обвинять огульно казенныя дороги, и въ частности Московско-Курскую, въ бездоходности? Вообще Мельниковъ отказывался допустить, чтобы «Правительство, имѣя болѣе возможности и выбора людей и средствъ къ поощренію ихъ трудовъ, не могло установить искусной и добросовѣстной администраціи, освободивъ ее отъ излишнихъ формальностей».

Переходя къ оцѣнкѣ выгодности для казны условій Чижова и К°, Мельниковъ высказалъ, что Правительство, сохранивъ въ своихъ рукахъ Московско-Курскую дорогу, безспорно получало бы ежегодный доходъ въ бо̀льшемъ размѣрѣ, нежели тотъ, который оно, въ лучшемъ случаѣ, будетъ получать теперь (2.126.904 р. въ видѣ % и погашенія на облигаціи и половину излишка сверхъ 7% дивиденда на акціи). Если же, тѣмъ не менѣе, безповоротно рѣшено продать дорогу, то необходимо имѣть въ виду, что черезъ нѣсколько лѣтъ можно было бы выручить за нее болѣе значительную цѣну, такъ какъ съ увеличеніемъ доходности линіи, которое представляется несомнѣннымъ, и продажная стоимость ея должна возрасти. Какъ примѣръ для даннаго случая, Мельниковъ приводилъ опять Николаевскую дорогу; едва ли, говорилъ онъ, Правительству удалось бы выговорить за нее ежегодную плату въ 7.200.000 р., если бы эта линія была отчуждена на третій годъ своего существованія, какъ это предполагается по отношенію къ Московско-Курской дорогѣ. Къ тому же Правительство, сохранивъ разсматриваемую дорогу въ своихъ рукахъ хотя бы еще нѣсколько лѣтъ, получило бы изъ собственнаго опыта много практическихъ данныхъ для контроля различныхъ статей эксплоатаціи частныхъ дорогъ, контроля, настоятельность котораго, по условіямъ даннаго времени, дѣлается все болѣе и болѣе очевидною.

Въ конечномъ выводѣ Мельниковъ находилъ немедлен-

ную продажу Московско-Курской дороги невыгодною для Правительства и полагалъ: если не вовсе отказаться отъ нея, то, во всякомъ случаѣ, повременить ею.

На этотъ разъ голосъ бывшаго Министра Путей Сообщенія не остался одинокимъ: къ нему присоединился Предсѣдатель Комитета Министровъ Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Князь Гагаринъ, который, раздѣляя точку зрѣнія Мельникова на несвоевременность продажи Московско-Курской дороги, обратилъ еще вниманіе Комитета на то, что правила 1870 г. о выдачѣ концессій безъ гласной конкурренціи, по его мнѣнію, должны примѣняться лишь къ случаямъ сооруженія новыхъ рельсовыхъ путей; въ настоящемъ же дѣлѣ едва ли не было бы выгоднѣе устроить соисканіе, въ видахъ достиженія болѣе благопріятныхъ условій продажи.

Возраженія Мельникова и Князя Гагарина оказались безсильными измѣнить разъ выработанный планъ скорѣйшаго освобожденія Правительства отъ заботъ по завѣдыванію еще оставшимися въ его эксплоатаціи рельсовыми путями, и Государь 1 Мая 1871 г. согласился съ мнѣніемъ большинства. Уставъ вновь возникшаго общества былъ утвержденъ 21 того же Мая, а съ перваго Августа 1871 г. дорога перешла въ эксплоатацію этого общества (срокъ уступки исчисленъ на 81 годъ, съ обычнымъ правомъ выкупа по прошествіи 20 лѣтъ).

Продажа Московско-Курской дороги оказалась самою выгодною изъ операцій по отчужденію правительственныхъ желѣзнодорожныхъ линій, предпринятыхъ Графомъ В. А. Бобринскимъ: новое общество до 1876 г. вносило безнедоимочно всѣ причитавшіеся съ него платежи казнѣ; лишь начиная съ 1877 г. оно оказалось неаккуратнымъ въ уплатѣ процентовъ и погашенія по оставленнымъ за Правительствомъ облигаціямъ. Впрочемъ, уже къ 1880 г. долгъ общества по такимъ недоимкамъ (7.954.443 р. мет.) былъ въ значительной части погашенъ и за компаніей осталось лишь 647.627 р. мет. *). Тѣмъ не менѣе Мельниковъ былъ правъ, говоря, что, оставаясь въ рукахъ Правительства, линія принесла бы казнѣ больше выгодъ, чѣмъ эта послѣдняя получила отъ общества: уже въ 1872 г., *при томъ же личномъ составѣ управленія*

*) Докладъ Коммисіи Графа Баранова, ч. I, таблица № 20.

эксплоатацію, дорога дала акціонерамъ дивидендъ въ 6,27%, а начиная съ 1873 г.—и всѣ 7% съ постепенно возраставшимъ избыткомъ *).

Къ концу 1871 г. въ завѣдываніи казны оставалась такимъ образомъ—за исключеніемъ только что отстроенной незначительной Ливенской вѣтви — единственно еще линія Елизаветградъ—Крюковъ съ мостомъ черезъ Днѣпръ до Кременчуга. Какъ указано выше, ее было рѣшено также отчудить въ частное пользованіе, связавъ эту продажу съ сооруженіемъ новой линіи отъ одного изъ пунктовъ Елизаветградъ-Кременчугской дороги до Николаева. Предложенія не заставили себя долго ждать; ходатайства поступили со стороны нѣкоторыхъ частныхъ лицъ и, кромѣ того, отъ общества Харьково-Кременчугской дороги. Это послѣднее пользовалось особымъ сочувствіемъ Графа В. А. Бобринскаго и Министра Финансовъ: въ его пользу приводились обычныя соображенія о выгодности сосредоточенія въ рукахъ уже существующаго общества завѣдыванія прилегающими къ главной его линіи дорогами; затѣмъ серьезнымъ аргументомъ была дѣйствительно весьма низкая строительная цѣна, заявленная обществомъ (29.000 р. мет. на версту, не считая, однако, издержекъ по реализаціи капитала и уплаты % за время постройки), а также согласіе уплатить за казенную Елизаветградъ-Кременчугскую линію съ мостомъ черезъ Днѣпръ такую цѣну, въ которую эти сооруженія дѣйствительно обошлись казнѣ. Въ согласіи Комитета Министровъ на такую сдѣлку, при тогдашнемъ настроеніи правительственныхъ сферъ, нечего было сомнѣваться, тѣмъ болѣе, что, по всеподданнѣйшему докладу 13 Мая 1871 г., Исправл. должность Министра Путей Сообщенія и Министру Финансовъ было Высочайше разрѣшено вступить въ окончательные переговоры съ обществомъ Харьково-Кременчугской дороги **). Результатомъ такихъ переговоровъ явилось преобразованіе только что названной компаніи въ общество *Харьково-Николаевской желѣзной дороги*, которому отдавались въ эксплоатацію 4 рельсовыхъ участка: 1) состоявшая во владѣніи бывшаго общества Харьково-Кре-

*) См. краткій очеркъ распространенія и развитія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, изд. М. П. С., стр. 216.

**) Тамъ же, стр. 206.

менчугской дороги уже отстроенная линія отъ Харькова до Кременчуга; 2) казенный участокъ отъ Кременчуга до Крюкова (мостъ черезъ Днѣпръ); 3) казенный же участокъ отъ Крюкова до Елизаветграда, и 4) предстоявшая къ постройкѣ новымъ обществомъ линія отъ ст. Знаменки, Елизаветградъ-Кременчугской дороги до Николаева съ вѣтвью къ рѣкѣ Бугу. Экономическое значеніе этого рельсоваго пути, протяженіемъ въ 223 версты, Комитетъ Министровъ, при разсмотрѣніи вопроса о немъ, характеризовалъ въ слѣдующихъ выраженіяхъ: «Представляя ближайшій отъ промышленныхъ подмосковныхъ центровъ путь къ Черноморскому порту и прорѣзая при этомъ наиболѣе производительныя мѣстности южныхъ губерній, дорога эта (въ связи съ линіею Харьковъ—Елизаветградъ) не только сдѣлается одною изъ главныхъ артерій внутренняго обмѣна сырыхъ и мануфактурныхъ произведеній, но можетъ привлечь къ себѣ и немаловажную часть выгружаемыхъ нынѣ въ Одессѣ и слѣдующихъ во внутреннія губерніи товаровъ, а равно и часть нашей вывозной торговли *)». Сообразно съ этимъ отъ новой линіи ожидался значительный доходъ, въ которомъ должно было участвовать и Правительство, такъ какъ оно получало стоимость передаваемаго казеннаго участка акціями новой компаніи на 6.700.000 р. кред. (стоимость же моста черезъ Днѣпръ выплачивалась казнѣ облигаціями общества на сумму 4.635.000 р. мет.) **). Министерство Путей Сообщенія особенно настаивало на томъ, что съ отчужденіемъ казеннаго участка Елизаветградъ—Кременчугъ казна возвратитъ себѣ всѣ сдѣланныя ею для развитія желѣзнодорожныхъ сообщеній на юго-западѣ Россіи затраты. Соображеніе это приводилось и ранѣе, при первоначальномъ обсужденіи проекта Графа В. А. Бобринскаго о созданіи 3-хъ группъ частныхъ желѣзнодорожныхъ

---

*) Журн. Ком. Мин. 9 и 23 Ноября 1871 г.

**) Согласно такому расчету весь капиталъ общества Харьково-Николаевской дороги состоялъ изъ: 1) капитала бывшаго общества Харьково-Кременчугской дороги, составлявшаго 4.256.000 р. кред. акціями, и 10.725.000 р. мет. облигаціями; 2) стоимости Елизаветградъ-Кременчугскаго участка (6.700.000 р. кред. въ акціяхъ); 3) стоимости моста черезъ Днѣпръ (4.635.000 р. мет. въ облигаціяхъ), и 4) стоимости новой линіи Знаменка—Николаевъ (9.381.000 р. мет. въ облигаціяхъ); итого 10.956.000 р. кред. въ акціяхъ (негарантированныхъ) и 24.741.000 р. мет. въ гарантированныхъ облигаціяхъ, оставленныхъ Правительствомъ за собою, на сумму 14.016.000 р. мет. (остальныя на сумму 10.725.000 р. мет. были уже выпущены обществомъ Харьково-Кременчугской дороги своимъ собственнымъ распоряженіемъ).

обществъ въ разсматриваемомъ раіонѣ, и Комитетъ Министровъ не возражалъ противъ такой постановки вопроса. По предварительнымъ вычисленіямъ это дѣйствительно выходило такъ, но практическія послѣдствія продажи въ частныя руки Елизаветградъ-Кременчугскаго участка и образованія общества Харьково-Николаевской дороги оказались такъ же мало утѣшительными, какъ и окончательные результаты отчужденія другихъ участковъ магистрали Одесса—Харьковъ съ вѣтвями. Не говоря уже о томъ, что по Харьково-Кременчугскому участку (отданному въ постройку Барону Унгернъ-Штернбергу и Гофмейстеру Абазѣ въ качествѣ учредителей общества Харьково-Кременчугской дороги въ 1868 г.) Правительству пришлось съ самаго открытія на немъ движенія (1 Августа 1870 г.) производить приплаты по гарантіи облигаціоннаго капитала *), новая линія отъ Знаменки до Николаева тоже не оправдала возлагавшихся на нее надеждъ. Доходовъ отъ ея эксплоатаціи—въ связи съ эксплоатаціею другихъ переданныхъ новому обществу линій—не хватало даже на уплату процентовъ и погашенія по оставленнымъ за собою Правительствомъ облигаціямъ и общество Харьково-Николаевской дороги съ каждымъ годомъ впадало все въ болѣе и болѣе тяжкіе долги казнѣ, которые Коммисія подъ предсѣдательствомъ Графа Баранова въ свое время признала неоплатными **). Впослѣдствіи Харьково-Николаевская дорога оказалась первою изъ частныхъ линій, которыя Правительство рѣшилось выкупить въ казну въ виду ихъ неудовлетворительнаго финансоваго положенія.

Итоги дѣятельности Графа В. А. Бобринскаго въ области желѣзнодорожной политики.

Если, для полноты изложенія, упомянуть еще о четырехъ незначительныхъ вѣтвяхъ, разрѣшенныхъ въ 1871 г.,—*Урюпинской вѣтви,* Грязе-Царицынской дороги (32½ версты), *Карабановской*—Московско-Ярославской, *Гутуевской*—отъ острова Гутуева на Невѣ при впаденіи ея въ Финскій заливъ до Путиловской дороги (7½ верстъ съ дамбою и мостомъ) и

*) Облигаціи общества Харьково-Кременчугской дороги были реализованы еще прежнимъ порядкомъ, т. е. распоряженіемъ самого общества (см. гл. V, т. I настоящаго очерка).

**) См. докладъ Коммисіи, ч. I, таблица № 34.—Уставъ общества Харьково-Николаевской дороги Высочайше утвержденъ 26 Ноября 1871 г., а Знаменско-Николаевская вѣтвь открыта для движенія въ Августѣ 1873 г.

Скопино-Павелецкой (29 верстъ) *),—то, на основаніи приведенныхъ въ настоящей и предшествовавшей главахъ матеріаловъ, можно составить себѣ довольно опредѣленное понятіе о дѣятельности Графа В. А. Бобринскаго въ области желѣзнодорожной политики. Нельзя не отдать ему справедливости въ томъ, что въ дѣлѣ развитія нашей рельсовой сѣти онъ проявилъ несомнѣнную энергію: за его управленіе Министерствомъ Путей Сообщенія разрѣшено къ постройкѣ свыше 4,700 верстъ рельсовыхъ путей; но страннымъ является предпринятое имъ систематическое удаленіе правительственныхъ органовъ отъ завѣдыванія эксплоатаціею желѣзныхъ дорогъ. Уже при обсужденіи вопроса о продажѣ Николаевской дороги Главному Обществу (въ 1868 году), на страницахъ настоящаго очерка было указано на тѣ сомнѣнія, которыя не могла не возбуждать такого рода мѣра, несмотря на то, что она была предпринята въ виду настоятельной необходимости во что бы то ни стало добыть средства для сооруженія неотложныхъ—частью уже начатыхъ постройкою—желѣзнодорожныхъ линій и при такомъ состояніи нашего государственнаго кредита, которое, по свидѣтельству Министра Финансовъ, исключало возможность заключенія займа на какихъ либо иныхъ условіяхъ (см. томъ I, гл. V и VI). Тѣмъ болѣе имѣется основаній поставить вопросъ о цѣлесообразности дальнѣйшихъ мѣръ, предпринятыхъ въ томъ же направленіи по иниціативѣ Графа В. А. Бобринскаго: ко времени его вступленія въ должность Министра, нашъ кредитъ, какъ извѣстно, замѣтно окрѣпъ; государственные займы—и займы именно желѣзнодорожные—реализировались съ такимъ успѣхомъ, о которомъ прежде не могло быть и рѣчи. Защитѣ Графомъ В. А. Бобринскимъ принципа частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства во что бы то ни стало можно, конечно, подыскать объясненіе въ томъ обстоятельствѣ, что въ его время вопросъ о преимуществахъ той или другой системы постройки и эксплоатаціи рельсовыхъ путей въ литературѣ желѣзнодорожнаго дѣла представлялся весьма спорнымъ; впрочемъ и до нашихъ дней онъ не можетъ считаться безусловно рѣшеннымъ въ томъ или иномъ смыслѣ, несмотря на замѣтное преобладаніе сторон-

*) Объ этомъ послѣднемъ участкѣ будетъ еще рѣчь при разсмотрѣніи дѣла объ образованіи общества Ряжско-Вяземской дороги.

никовъ расширенія правъ государства. Въ семидесятыхъ же годахъ, наряду съ авторитетными выводами Адольфа Вагнера, который въ своей извѣстной книгѣ «Finanzwissenschaft» въ концѣ концовъ пришелъ къ заключенію о желательности обращенія въ казенную собственность (Verstaatlichung) всѣхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, были еще живы традиціи послѣдователей Адама Смита, проповѣдывавшихъ невмѣшательство государства въ отправленія экономической жизни страны. Также и въ политической практикѣ западной Европы — рядомъ съ государствами, оказывавшими предпочтеніе казенному желѣзнодорожному хозяйству (Пруссія, Бельгія), имѣлись и такія, какъ Франція и Англія, въ которыхъ частная иниціатива въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ пользовалась весьма широкимъ просторомъ *).

Казалось бы, тѣмъ не менѣе, что практическіе результаты собственно русскаго желѣзнодорожнаго строительства за время, предшествовавшее вступленію Графа В. А. Бобринскаго въ управленіе Министерствомъ Путей Сообщенія, должны были бы предостеречь его отъ той односторонности, которая чувствуется въ его огульномъ осужденіи принципа государственнаго желѣзнодорожнаго хозяйства. Графъ Бобринской обвинялъ казенную эксплоатацію рельсовыхъ путей въ незначительности вырабатываемаго при ея примѣненіи чистаго дохода, но при этомъ какъ будто упускалъ изъ вниманія, что существовавшія ко времени его вступленія въ управленіе Министерствомъ Путей Сообщенія частныя желѣзнодорожныя общества, за исключеніемъ немногихъ (Московско-Рязанскаго, Рязанско-Козловскаго, Курско-Кіевскаго и Московско-Ярославскаго), всѣ требовали приплатъ по гарантіи, дарованной Правительствомъ на ихъ основные капиталы **), и, слѣдовательно, по тѣмъ или инымъ причинамъ, не вырабатывали чистаго дохода, достаточнаго даже для производства обязательныхъ для нихъ платежей. Едва ли при такихъ условіяхъ было основательнымъ выставлять на видъ убыточность казенной эксплоатаціи и ожидать устраненія этого недостатка отъ передачи малодоходныхъ

*) Интересное сравненіе системъ германской и французской желѣзнодорожной политики даетъ въ своей книгѣ: Die Eisenbahnpolitik Frankreichs (Stuttgart, 1896), Р. Кауфманъ (Richard von Kaufmann). Книга эта существуетъ также во французскомъ переводѣ Гамона (Hamon).

**) См. Докладъ Коммисіи Графа Баранова, часть II, отд. III, стр. 68.

правительственныхъ линій въ пользованіе частнымъ компаніямъ.

Будущее показало, насколько призрачны были выгоды, ожидавшіяся для Государственнаго Казначейства отъ продажи казенныхъ дорогъ. Графъ В. А. Бобринской особенно выставлялъ на видъ, что съ осуществленіемъ задуманной имъ комбинаціи казна получитъ обратно затраты, произведенныя ею на сооруженіе правительственныхъ рельсовыхъ путей. Всего въ 1870—1871 г.г. было отчуждено 1,819 верстъ такихъ путей и за нихъ выручено 156.319.766 р. кред. дѣйствительныхъ *). Сумма эта была получена Правительствомъ акціями и облигаціями вновь образовавшихся компаній, купившихъ казенныя линіи, и поступленія въ счетъ ея причитались къ спеціальнымъ желѣзнодорожнымъ рессурсамъ Государства. Проценты и погашеніе по облигаціямъ упомянутыхъ выше компаній, оставленнымъ Правительствомъ за собою и затѣмъ вошедшимъ въ составъ консолидированныхъ, — обязались уплачивать общества, внося соотвѣтствующія суммы въ Государственное Казначейство. Общества эти (кромѣ одной лишь компаніи Московско-Курской дороги) оказались, однако, съ первыхъ же лѣтъ ихъ возникновенія, такими же неисправными плательщиками, какъ и большинство нашихъ частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній: своимъ осуществленіемъ они только увеличили и безъ того крупную цифру приплатъ по консолидированнымъ облигаціямъ, которыя должно было производить за счетъ обществъ Государственное Казначейство въ силу лежавшихъ на немъ по такимъ бумагамъ обязательствъ. Подобнаго рода приплаты съ каждымъ годомъ прогрессивно увеличивались и долги по нимъ частныхъ компаній Государственному Казначейству достигли къ концу царствованія Императора Александра II (въ 1880 году) 148.398.535 р. мет.+5.456.108 р. кред. **), или (съ переводомъ металлическихъ рублей на кредитные по курсу 78 за 100) 190.254.532 р. кред.—цифры, значительно превышавшей ту сумму, которую Правительство выручило за отчужденныя линіи

*) Для этого вывода приняты тѣ же основанія, которыми Графъ Бобринской руководствовался въ расчетахъ съ обществами Кіево-Брестской и Одесской дорогъ: курсъ 1 р. кред.=78 к. мет.; дѣйствительная цѣнность бумагъ въ размѣрѣ 75% нарицательной стоимости.

**) Докладъ Коммисіи Гр. Баранова, часть II, отд. VI, стр. 84.

(156.319.766 р. кред.) *). Такимъ образомъ, въ конечномъ результатѣ, сумма, поступившая въ казну за проданныя дороги, безъ остатка поглощалась цифрою убытковъ, понесенныхъ до 1880 г. Государственнымъ Казначействомъ на операціи оплаты процентовъ и погашенія по однѣмъ консолидированнымъ облигаціямъ **).

Извѣстнаго оправданія изложенной политикѣ слѣдуетъ искать въ нѣкоторыхъ практическихъ послѣдствіяхъ ея: съ одной стороны въ значительномъ расширеніи нашей рельсовой сѣти, а съ другой—въ томъ благотворномъ вліяніи, которое имѣла на нашъ кредитъ мѣра, возведенная въ систему около того же времени,—изъятіе изъ распоряженія частныхъ компаній операцій по выпускамъ облигаціонныхъ займовъ и передача этихъ операцій въ руки Правительства.

Отчуждая правительственныя линіи, Графъ Бобринской усиленно заботился о томъ, чтобы дѣло завѣдыванія частными желѣзными дорогами не получило характера, присущаго, по его мнѣнію, казенному управленію, и, какъ извѣстно, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, принималъ мѣры, которыя имѣли цѣлью возбудить энергію и распорядительность правленій желѣзнодорожныхъ обществъ. Для достиженія этой цѣли была сдѣлана попытка поставить въ зависимость полученіе акціонерами дивиденда исключительно отъ умѣлаго веденія дѣла и предпріимчивости заправителей обществъ, для чего было рѣшено не обезпечивать болѣе опредѣленнаго дохода на акціи посредствомъ дарованія имъ правительственной гарантіи. Вскорѣ обнаружилось, однако, что практическія послѣдствія такой мѣры не оправдали ожиданій ея иниціаторовъ и она уже съ 1872 г. перестала примѣняться, причемъ починъ въ ея отмѣнѣ принадлежалъ самому Министру Финансовъ, который на основаніи добытыхъ опытомъ данныхъ долженъ былъ признать, что она не соотвѣтствовала тогдашнему настроенію денежныхъ рынковъ (см. ниже).

Не болѣе успѣшною можно назвать и попытку создать

---

*) Долги по этой статьѣ собственно тѣхъ обществъ, которыя пріобрѣли правительственныя линіи, выражаются въ общей цифрѣ 21.975.685 р. мет. (см. тамъ же, часть I, таблицы №№ 34, 37 и 38).

**) Долговъ казнѣ по другимъ бумагамъ, выпущеннымъ съ правительственною гарантіею самими обществами, числилось за этими послѣдними въ 1880 г. на 214.277.471 р. кред. и 2.529.929 фунт. стерл. (Тамъ же, часть II, стр. 84).

сѣть узкоколейныхъ рельсовыхъ путей. Объ этой попыткѣ уже была рѣчь; она кончилась тѣмъ, что уже 18 Января 1873 г. учрежденный въ 1870 г. Комитетъ для завѣдыванія узкоколейными дорогами въ Россіи былъ упраздненъ, что показывало, что такихъ дорогъ впредь не предполагалось строить въ сколько нибудь широкихъ размѣрахъ.

При разсмотрѣніи результатовъ дѣятельности Графа В. А. Бобринскаго въ области желѣзнодорожной политики нельзя обойти молчаніемъ состоявшееся по его иниціативѣ расторженіе контракта на ремонтное содержаніе Николаевской дороги съ американскимъ подданнымъ Уайненсомъ, о которомъ уже говорилось въ первомъ томѣ настоящаго очерка (гл. V и VI). Тамъ же (стр. 310 примѣч.) было упомянуто, что контрактъ этотъ, срокъ которому истекалъ 19 Іюля 1874 г., оказался, по свидѣтельству Статсъ-Секретаря Рейтерна, несомнѣнно убыточнымъ для Николаевской дороги. Министръ Финансовъ считалъ, что Уайненсъ, благодаря условіямъ этого контракта, получаетъ въ свою пользу около 750.000 р. въ годъ, въ прямой ущербъ чистому доходу линіи. При передачѣ Николаевской дороги въ эксплоатацію Главному Обществу было предусмотрѣно расторженіе этого контракта и притомъ съ содѣйствіемъ Правительства, которое согласилось принять на себя половину издержекъ по вознагражденію Уайненса за досрочное прекращеніе договорныхъ съ нимъ отношеній. Подобная мѣра дѣйствительно была приведена въ исполненіе лѣтомъ 1869 г., но вопросъ о долѣ участія Правительства въ уплатѣ Уайненсу неустойки не доходилъ до Комитета Министровъ—онъ былъ рѣшенъ по всеподданнѣйшему докладу Графа В. А. Бобринскаго. Поэтому въ архивѣ Комитета Министровъ не находится какихъ либо матеріаловъ, касающихся даннаго вопроса, оффиціальное же изданіе Министерства Путей Сообщенія «Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи» (за 1869 годъ) ограничивается указаніемъ, что Уайненсъ получилъ отъ Правительства 5 милліоновъ рублей въ видѣ вознагражденія за расторженіе контракта. Между тѣмъ, при разсмотрѣніи въ высшихъ правительственныхъ учрежденіяхъ, въ 1868 г., вопроса объ отчужденіи Николаевской дороги, расходы казны на этотъ предметъ были предусмотрѣны въ размѣрѣ всего 1.500.000 р. (см. т. I, стр. 317). Такимъ образомъ Правительство, нару-

шивъ контрактъ, было вовлечено въ непредвидѣнныя траты; для Уайненса же расторженіе контракта, по всей вѣроятности, являлось небезвыгоднымъ: если, согласно расчету Министра Финансовъ, принять, что онъ получалъ чистаго барыша по 750.000 р. въ годъ, то окажется, что, въ случаѣ сохраненія договорныхъ съ нимъ отношеній до истеченія срока контракта, онъ за пять остававшихся до такого истеченія срока лѣтъ (съ Іюля 1869 по Іюль 1874 года) нажилъ бы 3.750.000 р.; при данныхъ же условіяхъ онъ получилъ на руки на 1.250.000 р. болѣе (5.000.000 р.).

Вообще, состояніе нашего желѣзнодорожнаго хозяйства къ концу 1871 г. нельзя было назвать утѣшительнымъ. Сѣть русскихъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для движенія (въ общей сложности 12,736 верстъ, а съ финляндскими— 13,182 версты), эксплоатировалась—за исключеніемъ незначительной Ливенской вѣтви и не считая финляндскихъ дорогъ, управляемыхъ на особыхъ началахъ,—частными желѣзнодорожными обществами; такихъ обществъ (открывшихъ свои дѣйствія) существовало 44. Всѣ они состояли въ долгу у Правительства на болѣе или менѣе крупныя суммы; даже тѣ немногія компаніи, которыя безнедоимочно выплачивали изъ собственныхъ средствъ гарантированный на ихъ бумаги доходъ, числились должниками Правительства по выданнымъ имъ разновременно ссудамъ и авансамъ *). Общій итогъ долговъ частныхъ компаній Правительству къ концу 1871 г. поражаетъ своею крупною цифрою и составляетъ:

По гарантіи акцій и облигацій, выпущенныхъ обществами.	По взносу обществами процентовъ и погашенія по облигаціямъ, выпущеннымъ Правительствомъ.	По ссудамъ, займамъ и за переданныя частнымъ обществамъ правительственныя линіи.	ИТОГО.
(въ кредитныхъ рубляхъ по курсу $32^{7}/_{8}$ пенса за рубль).			
82.821.969 р.	3.411.519 р.	87.636.187 р.	173.869.675 р. **).

На возмѣщеніе казнѣ хотя бы въ отдаленномъ будущемъ сколько нибудь значительной части перечисленныхъ долговъ

*) За обществомъ Московско-Ярославской дороги числилось . . . . . 649.393 р.
— Московско-Рязанской . . . . . 3.564.015—
— Рязанско-Козловской . . . . . 4.463.399—
(Сборн. свѣд. о жел. дор. 1870—1872 г.г. Отд. III, таблица 1-я).

**) Тамъ же.

уже тогда оставалось мало надежды: финансовое положеніе большинства желѣзнодорожныхъ компаній съ теченіемъ времени не только не улучшалось, а, напротивъ того, замѣтно ухудшалось *). Вмѣстѣ съ тѣмъ, настоятельность дальнѣйшаго развитія еще отнюдь незавершенной рельсовой сѣти была очевидна, причемъ было точно также очевидно, что средства для сооруженія новыхъ линій не могутъ быть добыты иначе, какъ при непосредственномъ содѣйствіи Правительства. Къ счастію, въ успѣшномъ выполненіи этой послѣдней задачи финансовымъ вѣдомствомъ, послѣ благопріятныхъ результатовъ реализаціи консолидированныхъ облигацій двухъ первыхъ выпусковъ (1870 и 1871 годовъ), не могло возникать сомнѣній—это былъ лучъ надежды, способный поддержать бодрость Правительства въ ожиданіи лучшаго будущаго.

При такихъ трудныхъ обстоятельствахъ вступилъ въ управленіе Министерствомъ Путей Сообщенія Генералъ-Лейтенантъ Графъ Алексѣй Павловичъ Бобринской 1-й.

*) Это засвидѣтельствовано Коммисіею Графа Баранова (Докладъ Коммисіи, часть II, отдѣлъ III, стр. 65).

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

(1872—1873 г.г.)

Первые шаги Графа А. П. Бобринскаго въ должности Министра. Дальнѣйшее развитіе нашей рельсовой сѣти.

Назначенный Управляющимъ Министерствомъ Путей Сообщенія 2 Сентября 1871 г., Графъ Алексѣй Павловичъ Бобринской 16 Апрѣля послѣдующаго 1872 г. былъ утвержденъ въ должности Министра. Въ противоположность своему предшественнику, будущая программа дѣйствій котораго обнаружилась съ первыхъ мѣсяцевъ его управленія ввѣреннымъ ему вѣдомствомъ, новый Министръ не спѣшилъ высказываться, по крайней мѣрѣ оффиціально, относительно точки зрѣнія, которой онъ былъ намѣренъ держаться въ коренныхъ вопросахъ желѣзнодорожной политики. Очевидно онъ желалъ предварительно посвятить нѣсколько времени тщательному изученію всѣхъ подробностей современнаго и предшествовавшаго его вступленію въ управленіе Министерствомъ состоянія нашего желѣзнодорожнаго дѣла. Хотя дѣло это и было ему въ достаточной степени знакомо изъ его прежней службы въ должности Члена Совѣта Министерства (съ 1869 г.), но онъ, сдѣлавшись главнымъ руководителемъ вѣдомства, какъ кажется, желалъ, прежде чѣмъ выступить съ окончательною программою, всесторонне обосновать свои выводы на данныхъ практики и тогда уже, во всеоружіи пріобрѣтеннаго личнымъ наблюденіемъ опыта, попытаться провести въ жизнь тѣ принципы, съ помощью которыхъ онъ надѣялся упорядочить наше желѣзнодорожное дѣло.

Только этимъ предположеніемъ и можно объяснить, почему Графъ А. П. Бобринской, который, какъ показала его послѣдующая дѣятельность, былъ государственнымъ человѣкомъ съ ярко очерченною индивидуальностью, обладающимъ притомъ сильною волею, въ теченіе всего 1872 г. оставался какъ бы въ тѣни, не проявляя въ желѣзнодорожныхъ дѣлахъ какого либо преобразовательнаго почина. Весь

этотъ годъ прошелъ—съ внѣшней стороны—въ заботахъ о дальнѣйшемъ развитіи рельсовой сѣти согласно плану, утвержденному еще въ 1870 г., и съ соблюденіемъ правилъ для выдачи концессій, установленныхъ по иниціативѣ предшественника новаго Министра. Если въ разсматриваемомъ году и была проведена одна крупная реформа въ дѣлѣ реализаціи капиталовъ желѣзнодорожныхъ компаній, то реформа эта (о которой будетъ рѣчь ниже), какъ касавшаяся чисто финансовой стороны желѣзнодорожнаго хозяйства, была дѣломъ рукъ преимущественно Статсъ-Секретаря Рейтерна; Министръ Путей Сообщенія ограничился выраженіемъ на нее своего согласія. Какъ, однако, обнаружилось впослѣдствіи, Графъ Бобринской въ это время былъ занятъ разработкой обширнаго плана, съ осуществленіемъ котораго онъ надѣялся въ корнѣ измѣнить всю постановку желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по разрѣшенію новыхъ линій не только не ослабѣвала противъ предшествовавшихъ двухъ годовъ, но даже въ значительной степени усилилась: въ 1872 г. разрѣшено къ постройкѣ 2,171 вер. новыхъ рельсовыхъ путей, болѣе чѣмъ въ 1871 г. на 573 вер., а по сравненію съ 1870 г. на 448 вер.

Первою изъ линій, разрѣшенныхъ къ сооруженію въ 1872 г., была *дорога отъ ст. Радзивилишки, Либавской дороги, до ст. Калкуны, С.-Петербурго-Варшавской дороги* (протяженіемъ около 185 вер.). Желѣзнодорожный путь по этому направленію былъ предусмотрѣнъ сѣтью 1870 г., но рѣшенъ лишь въ принципѣ, въ видахъ поднятія доходности убыточной Либавской дороги и облегченія отправокъ грузовъ изъ Динабурга въ Либаву во время замерзанія Рижскаго порта. Направить линію предполагалось тогда отъ Динабурга на г. Шавли, но позднѣйшія казенныя изысканія указали болѣе удобный варіантъ Калкуны—Радзивилишки, на которомъ Министерство Путей Сообщенія и остановилось.

Прежде, однако, чѣмъ приступить къ постройкѣ такой линіи, предстояло рѣшить, которой изъ двухъ компаній, изъявившихъ желаніе соорудить ее, слѣдуетъ отдать предпочтеніе: Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, или обществу Либавской дороги. Главное Общество обращало вниманіе Правительства на то, что если вновь проектированная дорога

будетъ принадлежать не ему (Главному Обществу), то она, конкуррируя съ С.-Петербурго-Варшавской дорогой, несомнѣнно подорветъ доходы послѣдней; между тѣмъ казна, даровавшая гарантію на всѣ линіи Главнаго Общества (которому, какъ извѣстно, принадлежала С.-Петербурго-Варшавская дорога), прямо заинтересована въ поднятіи доходности ихъ, что по отношенію къ Варшавской дорогѣ можетъ быть достигнуто присоединеніемъ къ ней предположенной вѣтви.

Графъ Бобринской нашелъ, что этотъ аргументъ не представляется особенно вѣскимъ: по его свидѣтельству Варшавская дорога отличалась тогда высокою цифрою своихъ эксплоатаціонныхъ расходовъ (свыше 6.000 р. на версту); при подобныхъ условіяхъ трудно предположить, чтобы, эксплоатируя въ будущемъ небольшой, сравнительно, участокъ Радзивилишки—Калкуны, общество могло бы успѣшнѣе, чѣмъ до того времени, производить уплату своихъ долговъ Правительству по гарантіи дохода С.-Петербурго-Варшавской дороги; скорѣе можно ожидать, что съ увеличеніемъ количества эксплоатируемыхъ верстъ увеличатся и приплаты Правительства по гарантіи. Напротивъ, общество Либавской дороги очень экономно въ своихъ расходахъ и не издерживаетъ на эксплоатацію болѣе 2.000 р. съ версты пути,—это служитъ ручательствомъ такого же веденія дѣла и на новомъ участкѣ, по которому, такимъ образомъ, можно будетъ ожидать дохода, достаточнаго для уплаты % на строительный капиталъ. Къ тому же отъ общества Либавской дороги въ свое время былъ потребованъ заказъ такого количества подвижнаго состава, которое впослѣдствіи оказалось излишнимъ для дѣйствительно производившагося по линіи движенія (см. гл. I настоящаго тома); поэтому подвижнаго состава, которымъ уже владѣетъ Либавская дорога, хватитъ и на новый участокъ. Варшавская же дорога, въ случаѣ отдачи Главному Обществу постройки и эксплоатаціи Калкунской вѣтви, не могла бы обойтись безъ заказа новыхъ паровозовъ, вагоновъ и платформъ. Наконецъ, Министръ Путей Сообщенія считалъ, что заявленная Главнымъ Обществомъ поверстная цѣна въ 18.043 р. мет. (безъ подвижнаго состава и не считая потерь при реализаціи и % за время производства работъ) слишкомъ низка для того, чтобы устроить надлежащимъ образомъ дорогу. По всѣмъ приведеннымъ соображеніямъ Графъ Бобринской склонялся въ пользу

общества Либавской дороги, предложившаго поверстную цѣну въ размѣрѣ также весьма низкомъ (19.292 р. мет.), но все же, по мнѣнію Графа Бобринскаго, обѣщавшемъ, по мѣстнымъ условіямъ, надежные результаты; притомъ же общество Либавской дороги принимало на себя обязательство улучшить Либавскій портъ *).

Увѣренность Графа Бобринскаго въ надежности общества Либавской дороги основывалась на опытѣ отстройки этою компаніею своей главной линіи въ 1869—1870 г.г.; тогда, какъ и теперь, общество назначило такую низкую цѣну, за которую прежде ни одна компанія не бралась строить рельсовыхъ путей съ нормальною колеею: въ 1869 г., какъ извѣстно, поверстная стоимость дороги къ Либавскому порту была заявлена компаніею въ размѣрѣ 43.500 р. мет. (съ подвижнымъ составомъ), причемъ общество успѣшно окончило возложенную на него постройку. Цѣна Калкунской вѣтви, если принимать потери при реализаціи въ 16% и прибавить 4% на капиталъ за время сооруженія, по расчету Министерства Путей Сообщенія составляла весьма умѣренную цифру въ 4.473.000 р. мет. или 24.178 р. мет. на версту.

Комитетъ Министровъ не возражалъ противъ заключенія Графа Бобринскаго, но, по мнѣнію нѣкоторыхъ Членовъ Комитета, было необходимо, при отклоненіи ходатайства Главнаго Общества, выяснить этому послѣднему взглядъ Правительства на тотъ параграфъ устава Общества, по которому компанія считала себя имѣющею преимущество предъ всѣми конкуррентами въ дѣлѣ отстройки рельсовыхъ путей отъ какого либо пункта принадлежащихъ ей линій **). По этому поводу Комитетъ пришелъ къ единогласному заключенію, формулированному весьма категорично и носящему на себѣ отпечатокъ твердо установившагося принципіальнаго мнѣнія. Въ журналѣ

---

*) См. Журн. Ком. Мин. 7 Марта 1872 г. и Сборн. свѣд. о жел. дор. 1870—1872 г.г., отд. II, стр. 63—64.

**) Параграфъ этотъ (11) гласилъ: «Въ предупрежденіе вреднаго совмѣстничества, никакая новая желѣзная дорога, начинающаяся отъ одной изъ точекъ какой либо изъ сооружаемыхъ Обществомъ дорогъ и подходящая къ другому мѣсту той же самой дороги, не будетъ разрѣшаема до 26 Января 1877 г., развѣ только по высшимъ торговымъ или инымъ государственнымъ уваженіямъ, признаннымъ Правительствомъ заслуживающими особаго вниманія. Въ такихъ случаяхъ Обществу предоставлено будетъ преимущественное для устройства сихъ новыхъ дорогъ дозволеніе, при одинакихъ съ другими предлагателями условіяхъ».

Комитета значится: «Право Правительства разрѣшать новыя къ каждой изъ существующихъ дорогъ вѣтви или пересѣкающія ихъ линіи принадлежитъ ему не въ силу отдѣльныхъ по каждой дорогѣ договоровъ, а въ силу присущаго ему общаго государственнаго права выдавать концессіи на желѣзнодорожныя предпріятія по тѣмъ направленіямъ, которыя Правительствомъ будутъ признаны по обще-государственнымъ соображеніямъ выгодными, каковое право не можетъ быть оспариваемо на томъ основаніи, что въ той или иной концессіи оно не оговорено особымъ постановленіемъ». Иначе, по мнѣнію Комитета, была бы вообще немыслима выдача новыхъ концессій и Правительству пришлось бы подчинить интересы государственные интересамъ частныхъ компаній; этого не можетъ не признать и Главное Общество, къ линіямъ котораго уже отстроены посторонними обществами нѣсколько поперечныхъ дорогъ (Риго-Динабургская, Динабурго-Витебская, Шуйско-Ивановская и самая Либавская).

На основаніи такого положенія Комитета, Высочайше утвержденнаго 18 Марта 1872 г., постройка и эксплоатація вѣтви Радзивилишки—Калкуны были предоставлены обществу Либавской дороги, которое открыло на ней движеніе въ Ноябрѣ слѣдующаго года. Линія эта была сооружена на дополнительный облигаціонный капиталъ общества, который Правительство, по своему обыкновенію, оставило за собою. Къ сожалѣнію, отстройка ея не улучшила финансоваго положенія Либавской дороги; по позднѣйшему свидѣтельству Коммисіи Графа Баранова, эта послѣдняя продолжала существовать почти исключительно на счетъ казны *).

Перемѣна въ отношеніи Статсъ-Секретаря Рейтерна къ вопросу о гарантіи желѣзнодорожныхъ акцій; принципъ временной гарантіи ихъ.

Изъ другихъ линій, вошедшихъ въ сѣть, были разрѣшены къ постройкѣ въ 1872 г. еще три дороги: *Скопино-Вяземская* (съ вѣтвью на Елецъ), *Моршанско-Сызранская* и *Ростово-Владикавказская*. Всѣ онѣ были сданы въ постройку на основаніи правилъ о выдачѣ концессій, выработанныхъ еще бывшимъ Исправл. должность Министра Путей Сообщенія.

Дорога отъ Скопина черезъ Тулу и Калугу до Вязьмы была помѣщена въ проектъ сѣти 1870 г. въ качествѣ существеннаго звена магистрали отъ Оренбурга до Балтійскаго

*) См. Докладъ Коммисіи Гр. Баранова, часть I, табл. 35.

моря (Оренбургъ—Самара—Сызрань—Моршанскъ—Ряжскъ—Скопинъ—Тула—Вязьма—Смоленскъ—Динабургъ), западные участки которой уже были тогда отстроены, а восточные безотлагательно предполагалось обезпечить сооруженіемъ. Но еще прежде, чѣмъ было приступлено къ выдачѣ концессіи на всю Скопино-Вяземскую линію, возбужденъ былъ (въ 1871 г.) вопросъ о сооруженіи небольшой вѣтви къ ней (отъ м. Павельца до Скопина, длиною въ 29 верстъ). Эта вѣтвь, расположенная въ раіонѣ центральныхъ каменноугольныхъ залежей, имѣла назначеніемъ обезпечить срочную доставку тульскаго и рязанскаго угля въ мѣста его сбыта. Въ виду незначительности потребныхъ на ея отстройку средствъ—всего 540.750 р.—и для того, чтобы не откладывать ея сооруженія до окончанія переговоровъ съ частными предпринимателями, было рѣшено отпустить на ея постройку соотвѣтственный кредитъ изъ желѣзнодорожнаго фонда. Затѣмъ 14 Августа 1871 г. Правительство заключило оптовый контрактъ на постройку Павелецкой вѣтви съ Коммерціи-Совѣтникомъ Варшавскимъ, концессіонеромъ Скопинской дороги (отъ Скопина до Ряжска; см. гл. I настоящаго тома). По отстройкѣ упомянутой (Павелецкой) вѣтви—въ 1872 г.—она была сдана въ пользованіе обществу той же Скопинской дороги. Между тѣмъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія шла работа по составленію нормальной концессіи и устава для будущаго общества Скопино-Вяземской линіи, причемъ Скопино-Павелецкій участокъ предположено присоединить къ будущей магистрали. О полученіи концессіи на эту магистраль хлопотали въ то время нѣсколько соискателей (предсѣдатель Тульской губернской земской управы Торопчаниновъ, поручикъ Князь Друцкой-Сокольницкій съ купцомъ Гладинымъ и упомянутый уже Варшавскій, въ качествѣ представителя общества Скопинской дороги). Какъ казалось, болѣе другихъ надежды на успѣхъ имѣлъ Варшавскій: Министры Путей Сообщенія и Финансовъ считали его наиболѣе опытнымъ изъ всѣхъ явившихся конкуррентовъ; кромѣ того, уже самый фактъ сдачи ему въ постройку съ оптоваго контракта Павелецкой вѣтви и предоставленія ея впослѣдствіи въ эксплоатацію обществу, котораго онъ же являлся представителемъ, доказывалъ, что Варшавскій успѣлъ убѣдить заинтересованныя въ дѣлѣ вѣдомства въ своей полной благонадежности. Такъ и оказалось на самомъ дѣлѣ: Варшавскій

былъ признанъ наиболѣе подходящимъ концессіонеромъ для Скопино-Вяземской дороги; болѣе того, высказанные имъ во время личныхъ переговоровъ со Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ взгляды на общее положеніе нашего желѣзнодорожнаго хозяйства обратили на себя серьезное вниманіе Министра Финансовъ и несомнѣнно имѣли извѣстное вліяніе на дальнѣйшее отношеніе его къ нѣкоторымъ вопросамъ желѣзнодорожной политики. По свидѣтельству Сборника свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ *), Варшавскій разъяснилъ Статсъ-Секретарю Рейтерну, что тогдашнее положеніе денежнаго рынка не допускало болѣе надежды на сбытъ, по сколько нибудь выгодной для продавцовъ цѣнѣ, негарантированныхъ Правительствомъ желѣзнодорожныхъ акцій; подъ залогъ такихъ акцій нельзя было получить болѣе 35% ихъ номинальной стоимости. Въ виду этого учредители желѣзнодорожныхъ обществъ не могутъ ручаться за помѣщеніе подобныхъ бумагъ хотя бы по курсу 50%. Между тѣмъ, низкая цѣна акцій влечетъ за собою необходимость, для обезпеченія нужныхъ средствъ, прибѣгать къ увеличенію цифры нарицательнаго акціонернаго капитала, а подобный оборотъ дѣла, въ свою очередь, сопряженъ съ уменьшеніемъ доходности самыхъ акцій, въ виду распредѣленія причитающейся на этотъ предметъ суммы чистаго дохода между бо̀льшимъ количествомъ выпущенныхъ бумагъ.

Изъ такого положенія нужно было найти выходъ: Правительство было непосредственно заинтересовано въ возвышеніи реализаціонной цѣны акцій—уровень этой цѣны являлся показателемъ степени довѣрія европейскихъ капиталистовъ къ нашимъ желѣзнодорожнымъ цѣнностямъ. Министръ Финансовъ ясно сознавалъ, что возвысить эту цѣнность можно было только путемъ увеличенія доходности акцій, и пришелъ къ заключенію, что нѣтъ другаго исхода, какъ обезпечить желѣзнодорожнымъ предпринимателямъ болѣе выгодное помѣщеніе акцій; для этого же оставалось одно средство: отмѣнить принятый порядокъ выпуска акцій безъ присвоенія имъ правительственной гарантіи. Порядокъ этотъ сталъ примѣняться Министромъ Финансовъ—въ отдѣльныхъ случаяхъ—уже съ 1867—68 г.г., когда впервые начало сказываться годъ

*) Выпускъ 1870—72 г.г. Отд. II, стр. 95—96.

отъ году возраставшее довѣріе заграничныхъ денежныхъ сферъ къ нашимъ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ; затѣмъ онъ былъ закрѣпленъ и возведенъ въ правило Высочайше утвержденнымъ постановленіемъ Особаго Совѣщанія въ 1869 г. (см. гл. I настоящаго тома). Уже при разсмотрѣніи первыхъ опытовъ въ этомъ направленіи, на страницахъ настоящаго очерка было высказано предположеніе, что Статсъ-Секретарь Рейтернъ, при проектированіи такого рода мѣры, проявилъ нѣкоторую долю оптимизма въ оцѣнкѣ истиннаго отношенія европейскихъ денежныхъ рынковъ къ нашимъ желѣзнодорожнымъ цѣнностямъ; послѣдующіе факты вполнѣ подтвердили такое предположеніе. Въ тотъ періодъ нашего желѣзнодорожнаго строительства, когда заявлявшіяся концессіонерами поверстныя цѣны держались еще на высокомъ уровнѣ (до 1868 г. включительно), многимъ обществамъ, для отстройки уступленныхъ имъ линій, было достаточно одного ихъ облигаціоннаго капитала; акціонерные капиталы часто не реализовались вовсе, и оставались въ портфелѣ строителей въ качествѣ учредительской преміи *). Тогда, слѣдовательно, не могло быть и рѣчи о затрудненіяхъ при помѣщеніи акцій съ цѣлью образованія строительнаго капитала; онѣ или совсѣмъ не выпускались изъ рукъ учредителей, или перепродавались ими—обыкновенно со значительнымъ барышомъ. Но и въ то время былъ случай, показавшій, что если встрѣтится необходимость въ дѣйствительной реализаціи акцій, то эти послѣднія не находятъ сбыта иначе, какъ при условіи дарованія имъ казенной гарантіи: Балтійская дорога, строительный капиталъ которой состоялъ *изъ однѣхъ акцій,* первоначально не получившихъ гарантіи, оказалась не въ состояніи, за недостаткомъ реализованныхъ средствъ, продолжать уже начатыя строительныя работы; окончить линію удалось лишь послѣ присвоенія ея капиталу правительственной гарантіи (см. т. I настоящаго очерка, гл. V). Когда, затѣмъ, послѣ 1868 г., строительныя цѣны на новые рельсовые пути значительно понизились и для довершенія каждой данной линіи уже не хватало одного облигаціоннаго капитала, то случаи затрудненій въ помѣще-

*) Этотъ общеизвѣстный фактъ оффиціально подтвержденъ Графомъ А. П. Бобринскимъ въ его всеподданнѣйшемъ докладѣ о новомъ порядкѣ разрѣшенія желѣзныхъ дорогъ, о которомъ будетъ подробно говорено ниже.

ніи негарантированныхъ акцій стали не рѣдкостью. Такъ, на рукахъ у общества Бресто-Граевской дороги черезъ полтора года послѣ его учрежденія осталось неоплаченныхъ акцій на 6.299.000 р.; впослѣдствіи компанія исходатайствовала себѣ разрѣшеніе замѣнить ихъ облигаціями, хотя тоже не получившими гарантіи, но все же легче реализуемыми *). Общество Кіево-Брестской дороги, также не имѣя возможности помѣстить по сколько-нибудь выгодной цѣнѣ часть своего акціонернаго капитала (на 6.615.500 р.), принуждено было обратиться за помощью непосредственно къ Правительству, которое, какъ указано въ I-й главѣ настоящаго тома, оставило акціи за собою по цѣнѣ 75 за 100. Общество Либавской дороги хотя и успѣло размѣстить свои акціи, но впослѣдствіи испытывало немалыя затрудненія въ дѣлѣ полной оплаты ихъ **).

Такіе случаи, конечно, не могли способствовать упроченію довѣрія къ нашимъ желѣзнымъ дорогамъ и самъ Министръ Финансовъ, при разрѣшеніи одной изъ важнѣйшихъ нашихъ магистралей (дороги Лозово-Севастопольской), настоялъ на присвоеніи акціямъ ея правительственной гарантіи, несмотря на то, что постановленіе Особаго Совѣщанія 1869 г. о допущеніи въ капиталахъ желѣзнодорожныхъ обществъ акцій исключительно негарантированныхъ формально еще оставалось въ силѣ (см. гл. II настоящаго тома).

Статсъ-Секретарь Рейтернъ очевидно опасался затрудненій при реализаціи акціонернаго капитала такой дороги, какъ Лозово-Севастопольская, на осуществленіе которой Правительство расчитывало такъ давно. Едва ли поэтому есть поводъ сомнѣваться, что уже при разрѣшеніи названной линіи (въ 1871 г.) прежнее убѣжденіе Министра Финансовъ въ возможности успѣшнаго помѣщенія на русскихъ и заграничныхъ рынкахъ негарантированныхъ акцій русскихъ желѣзныхъ дорогъ было сильно поколеблено. Окончательно отступиться отъ него повидимому помогли Статсъ-Секретарю Рейтерну доводы Варшавскаго: они явились послѣднимъ стимуломъ къ принятію рѣшенія, напрашивавшагося само собою. Министръ Финан-

*) Сб. Св. о жел. дор. 1870—72 г.г. Отд. II, стр. 71.

**) См. Головачевъ. Исторія желѣзнодор. дѣла въ Россіи, гл. VII.—Акціи остались оплаченными въ размѣрѣ 80% ихъ номинальной стоимости.

совъ пришелъ къ заключенію, что лучше добровольно подвергнуть казну риску нѣкоторыхъ матеріальныхъ жертвъ, чѣмъ ослабить благопріятные результаты многолѣтнихъ трудовъ, направленныхъ къ поднятію государственнаго кредита Россіи и довѣрія къ предпріятіямъ, въ исходѣ которыхъ заинтересовано наше Правительство.

Рейтернъ не рѣшился, однако, сразу вернуться къ прежней системѣ присвоенія акціямъ желѣзнодорожныхъ компаній гарантіи на весь концессіонный срокъ, какъ онъ это сдѣлалъ, въ видѣ исключенія, для Лозово-Севастопольской дороги; онъ все еще надѣялся достигнуть своей цѣли съ наименьшимъ рискомъ для Государственнаго Казначейства.

Результатомъ было то, что онъ остановился собственно на полу-мѣрѣ, недостаточность которой самъ призналъ всего годъ спустя: онъ предположилъ даровать акціямъ гарантію *временную*, на первыя 15 лѣтъ со дня разрѣшенія каждой линіи. Министръ Финансовъ предполагалъ, что за этотъ срокъ каждая дорога уже разовьетъ свою доходность настолько, чтобы не нуждаться болѣе въ поддержкѣ Правительства; между тѣмъ, при самомъ учрежденіи какого либо новаго общества, присвоеніе акціямъ его гарантіи—хотя бы и временной—все же, какъ надѣялся Рейтернъ, позволитъ реализовать акціи по сравнительно выгодной цѣнѣ (по его расчетамъ около 80 за 100). Въ этомъ смыслѣ и былъ составленъ проектъ устава Скопино-Вяземской дороги, которая предоставлялась въ постройку обществу Скопинской дороги, съ переименованіемъ послѣдняго въ общество дороги *Ряжско-Вяземской.*

Конкурренты Варшавскаго видимо были освѣдомлены о ходѣ его переговоровъ съ Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ и сдѣлали все возможное, чтобы вырвать изъ рукъ общества Скопинской дороги концессію на линію до Вязьмы. Присвоеніе акціямъ будущей компаніи 15-ти-лѣтней гарантіи составляло такое облегченіе въ дѣлѣ реализаціи основнаго капитала, которое неминуемо должно было вызвать новую вспышку предпринимательской энергіи въ кругу соискателей на желѣзнодорожныя концессіи. Борьба между конкуррентами обострилась: даже уже послѣ того, какъ въ Комитетъ Министровъ было внесено представленіе въ благопріятномъ для Варшавскаго смыслѣ, были пущены въ ходъ всевозможныя

средства, лишь бы перебить у него эту концессію. Такъ, Князь Друцкой заявилъ Министру Путей Сообщенія, что въ случаѣ, если ему будетъ предоставлено право на учрежденіе общества Ряжско-Вяземской дороги, онъ готовъ придти на помощь крестьянскому населенію Смоленской губерніи, обремененному долгомъ продовольственному капиталу въ размѣрѣ 400.000 р. Какъ видно изъ отвѣта Графа Бобринскаго, дѣло въ данномъ случаѣ шло вовсе не о пожертвованіи, какъ можно было бы предположить съ перваго взгляда: проситель предполагалъ отнести указанную выше сумму на строительный капиталъ дороги. Такое предположеніе вызвало со стороны Министра Путей Сообщенія вполнѣ естественное возраженіе, что права концессіонера по распоряженію денежными суммами продолжаются только до момента образованія общества, послѣ чего дорога поступаетъ въ распоряженіе акціонеровъ; принимать же какія бы то ни было обязательства за этихъ послѣднихъ концессіонеръ не имѣетъ ни малѣйшаго права *).

Были также попытки дискредитировать лично Варшавскаго и общество Скопинской дороги въ глазахъ Правительства. Представители Смоленскаго губернскаго земскаго собранія—г.г. Гернгроссъ и Пенскій—подали Министру Путей Сообщенія, а также Министру Внутреннихъ Дѣлъ, записку, въ которой ссылались на печальную участь, постигшую крестьянъ нѣкоторыхъ уѣздовъ Смоленской губерніи вслѣдствіе отдачи, въ 1870 г., постройки и эксплоатаціи Московско-Брестской дороги еврейской компаніи съ участіемъ того же Варшавскаго; крестьяне, по ихъ словамъ, были чуть ли не поголовно обсчитаны еврейскими подрядчиками и обратились почти въ нищихъ. Поэтому Смоленское земство ходатайствовало объ устраненіи еврейской компаніи отъ концессіи на Ряжско-Вяземскую дорогу. На запросъ Министра Внутреннихъ Дѣлъ Смоленскій губернаторъ Лопатинъ донесъ, что приписываемое строителямъ Московско-Брестской линіи вредное вліяніе на благосостояніе мѣстнаго населенія не подтверждается фактами. Хотя въ Смоленской губерніи и замѣчался, дѣйствительно, временный наплывъ евреевъ, но послѣдніе принимались на службу только въ конторы строителей; самыя же

*) Сб. Св. о жел. дор. 1870—72 г.г. Отд. II, стр. 97.

работы переданы были, раздробительно, почти исключительно русскимъ подрядчикамъ, которые и находились въ прямыхъ и ближайшихъ отношеніяхъ къ крестьянскому населенію. Заявленіе же земскаго собранія, что крестьяне нѣкоторыхъ уѣздовъ Смоленской губерніи послѣ проведенія Московско-Смоленской и части Смоленско-Брестской дорогъ оказались не въ состояніи платить требуемыя съ нихъ подати, губернаторъ категорически опровергалъ и, напротивъ того, утверждалъ, что крестьяне эти всегда принадлежали и продолжаютъ принадлежать къ числу лучшихъ плательщиковъ.

Впослѣдствіи г. Пенскій сдѣлалъ еще попытку—если не лишить Варшавскаго концессіи на Ряжско-Вяземскую линію, то по крайней мѣрѣ создать будущему обществу затрудненія въ распоряженіи строительными суммами, вѣроятно въ надеждѣ, что при такихъ условіяхъ предприниматели откажутся отъ концессіи. Во всеподданнѣйшей запискѣ, поданной Наслѣднику Цесаревичу Александру Александровичу, представитель Смоленскаго земства возвращался къ мысли Князя Друцкаго о желательности возложить на компанію, которая получитъ концессію, погашеніе продовольственнаго долга Смоленскихъ крестьянъ. Министръ Путей Сообщенія, которому Наслѣдникъ Цесаревичъ передалъ эту записку на заключеніе, отвѣчалъ, что исчисляемыя по желѣзнодорожнымъ смѣтамъ суммы имѣютъ каждая свое опредѣленное назначеніе и что ни отъ одной изъ нихъ нельзя удѣлить предлагаемаго г. Пенскимъ значительнаго пожертвованія безъ ущерба для дѣла постройки.

Нѣтъ сомнѣнія, что дѣло о Ряжско-Вяземской дорогѣ дало Графу А. П. Бобринскому обильный матеріалъ для критики нашихъ желѣзнодорожныхъ порядковъ, съ которою онъ выступилъ въ послѣдующемъ 1873 г. (см. ниже); изъ всего хода его можно было ясно видѣть, насколько важную роль, при господствовавшей у насъ концессіонной системѣ, играли интересы отдѣльныхъ лицъ въ ущербъ интересамъ собственно дѣла. Погоня за концессіями во что бы то ни стало—и, главное, со стороны лицъ, мало свѣдущихъ въ желѣзнодорожныхъ дѣлахъ,—все еще продолжалась; слѣдовательно, отъ полученія концессіи предприниматели все еще имѣли основаніе ожидать болѣе или менѣе крупныхъ личныхъ выгодъ. По свидѣтельству одного изъ изслѣдователей нашего желѣзнодо-

рожнаго дѣла—Головачева—близко знакомаго, судя по его труду: «Исторія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи», съ закулисною стороною дѣятельности концессіонеровъ,—это дѣйствительно было такъ и предприниматели имѣли возможность наживать барыши даже и при дешевой поверстной оцѣнкѣ желѣзнодорожныхъ линій. Все дѣло состояло въ томъ, чтобы открыть движеніе по дорогѣ ранѣе совершеннаго ея окончанія и производить работы по недодѣлкамъ во время эксплоатаціи пути. Такой маневръ давалъ возможность относить цѣлый рядъ недодѣлокъ къ расходамъ эксплоатаціи, не затрачивая ничего на управленіе дѣломъ окончательной достройки дороги. Услѣдить съ точностью за правильнымъ отнесеніемъ расходовъ на тотъ или другой источникъ, когда производство и тѣхъ и другихъ расходовъ сосредоточивалось въ однѣхъ рукахъ, при тогдашней неопредѣленности контрольныхъ правилъ, было положительно невозможно и предприниматели продолжали такимъ образомъ реализировать значительные барыши въ прямой ущербъ интересамъ Правительства. Что такая характеристика дѣятельности желѣзнодорожныхъ предпринимателей близка къ истинѣ, доказываетъ одинъ позднѣйшій всеподданнѣйшій докладъ Графа А. П. Бобринскаго, о которомъ уже разъ упоминалось въ этой главѣ и который въ свое время предстоитъ разсмотрѣть подробно: содержащіяся въ немъ разоблаченія пріемовъ концессіонеровъ при веденіи ими желѣзнодорожныхъ дѣлъ не оставляютъ сомнѣнія въ томъ, что многіе поступки желѣзнодорожныхъ предпринимателей носили именно тотъ характеръ, который имъ приписывается Головачевымъ. Слѣдовательно, и новыя правила о выдачѣ концессій не пресѣкли возможности для концессіонеровъ попрежнему обогащаться на счетъ казны. Графъ А. П. Бобринской прекрасно это понималъ и сдѣлалъ энергическую попытку вырвать зло съ корнемъ, попытку, не имѣвшую, однако, по независѣвшимъ отъ Министра Путей Сообщенія обстоятельствамъ, сколько нибудь ощутительныхъ практическихъ послѣдствій (см. слѣдующую главу).

Дѣло о выдачѣ концессіи на Скопино-Вяземскую линію слушалось въ Комитетѣ Министровъ 18 и 25 Апрѣля 1872 г. Министръ Финансовъ подробно изложилъ соображенія, приведшія его къ признанію необходимости даровать акціямъ новой компаніи правительственную гарантію на 15-ти-лѣтній

срокъ. Комитетъ согласился съ доводами Статсъ-Секретаря Рейтерна, а также призналъ выгоднымъ, согласно съ представленіемъ Министра Путей Сообщенія, отдать постройку и эксплоатацію Рижско-Вяземской линіи обществу Скопинской дороги. Затѣмъ Комитетъ, въ виду заявленія Статсъ-Секретаря Рейтерна о неудобствахъ расчетовъ казны съ обществомъ, имѣющимъ акціонерный капиталъ, частью гарантированный (по проектированному участку Скопинъ—Вязьма), частью нѣтъ (по отстроенному участку Ряжскъ-Скопинъ), призналъ возможнымъ распространить 15-ти-лѣтнюю гарантію и на акціи бывшей Скопинской дороги, включавшіяся въ составъ основнаго капитала новой Ряжско-Вяземской линіи.

Заключеніе Комитета и уставъ новаго общества получили Высочайшее утвержденіе 28 Апрѣля 1872 г. *).

Въ тотъ же день былъ одобренъ Государемъ и уставъ общества Моршанско-Сызранской дороги, разсмотрѣнный Комитетомъ Министровъ одновременно съ уставомъ общества Ряжско-Вяземской дороги. Съ осуществленіемъ этихъ двухъ линій ожидалось соединеніе Сызрани съ Вязьмою черезъ Моршанскъ и Ряжскъ **) и сближеніе лишенной улучшенныхъ путей сообщенія Пензенской губерніи и западной части Симбирской съ Балтійскими портами. Въ Комитетѣ Министровъ была также высказана мысль, что постройкою этихъ двухъ линій облегчится снабженіе идущихъ къ Москвѣ желѣзныхъ дорогъ дешевымъ минеральнымъ топливомъ изъ примосковнаго каменноугольнаго бассейна. Кромѣ того, какъ надѣялись нѣкоторые изъ Членовъ Комитета, осуществленіе Ряжско-Вяземской и Моршанско-Сызранской линій дастъ возможность Московскому мануфактурному рынку конкуррировать съ иностранными товарами, доступъ которыхъ въ наши внутреннія губерніи, вслѣдствіе расширенія къ западу нашей желѣзнодорожной сѣти, съ каждымъ годомъ облегчается.

Изъ лицъ, изъявившихъ желаніе получить концессію на Моршанско-Сызранскую линію (протяженіемъ въ 484 вер.), выборъ Министра Путей Сообщенія, заключеніе котораго утвердилъ и Комитетъ Министровъ, палъ на Статскаго Совѣтника

---

*) Ряжско-Вяземская дорога открыта для движенія въ Декабрѣ 1874 г.

**) Ряжско-Моршанская линія, какъ извѣстно, была отстроена въ 1867 г.

Башмакова (одного изъ учредителей общества Ряжско-Моршанской дороги), который предложилъ весьма умѣренную цѣну въ 34.000 р. мет. съ версты (безъ расходовъ на реализацію и безъ % за время производства работъ). Цѣна эта близко подходила къ поверстной стоимости Скопино-Вяземской линіи (34.500 р. мет.).

Акціонерному капиталу Моршанско-Сызранской линіи, по предложенію Министра Финансовъ, была присвоена такая же 15-ти-лѣтняя гарантія, какую получила Ряжско-Вяземская дорога, причемъ реализаціонная цѣна акцій установлена по 80 за 100. Облигаціонные же капиталы обоихъ обществъ были оставлены Правительствомъ за собою, но уже по цѣнѣ 84 за 100, а не 76½%, какъ это практиковалось еще за годъ до того. За это время Правительство успѣло заключить новый (3-й) желѣзнодорожный заемъ въ суммѣ 15 милл. фун. стерл. нариц., увѣнчавшійся еще бо́льшимъ успѣхомъ, чѣмъ первые два: эмиссіонная цѣна его была назначена въ 87% (первый выпускъ консолидированныхъ облигацій, какъ извѣстно, былъ реализованъ по 76%, а второй—по 79%); сообразно съ этимъ Министръ Финансовъ получилъ возможность обезпечить и желѣзнодорожнымъ компаніямъ болѣе выгодное помѣщеніе ихъ облигаціонныхъ капиталовъ *).

На тѣхъ же финансовыхъ условіяхъ была разрѣшена постройка и Ростово-Владикавказской дороги. Вопросъ о ея сооруженіи возникъ, какъ уже было указано, по иниціативѣ Намѣстника Кавказскаго Великаго Князя Михаила Николаевича. На Особомъ Совѣщаніи подъ Личнымъ Предсѣдательствомъ Государя она была признана неотложною и вошла потомъ въ сѣть 1870 г. Въ теченіе 1870 и 1871 г.г. на ней производились изысканія сначала частными лицами, а затѣмъ, для провѣрки общихъ выводовъ и установленія болѣе удобныхъ варіантовъ, правительственными инженерами. Въ Февралѣ 1872 г. результаты такихъ изысканій были представлены на обсужденіе Комитета желѣзныхъ дорогъ, который, согласно съ заключеніемъ Министра Путей Сообщенія, утвердилъ направленіе линіи отъ Ростова на Дону на бывшій Романовскій постъ и далѣе по долинамъ рѣкъ Кубани, Куми, Молки и Терека до Владивостока; Пятигорскъ оставался въ 23 верстахъ

*) Высочайшее повелѣніе объ этомъ займѣ состоялось 27 Марта 1872 г.

отъ главнаго пути и его предполагалось соединить съ Ростово-Владикавказскою дорогою особою вѣтвью. Министръ Путей Сообщенія отдавалъ предпочтеніе направленію линіи по долинѣ рѣки Кубани передъ другими направленіями, бывшими на разсмотрѣніи Комитета желѣзныхъ дорогъ, во первыхъ—въ виду вѣроятности, въ случаѣ его принятія, значительнаго облегченія техническихъ работъ, а во вторыхъ потому, что, по его мнѣнію, такое направленіе представлялось наиболѣе выгоднымъ въ торговомъ и политическомъ отношеніяхъ: на Кубани, прорѣзывающей черноземную, богато надѣленную природою мѣстность, населеніе, какъ утверждалъ Графъ Бобринской, съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе возрастаетъ и постепенно получаетъ нормальное экономическое развитіе, которое было задержано неблагопріятными условіями Кавказской войны. Комитетъ присоединился къ Министру Путей Сообщенія, и указанное направленіе было разрѣшено Высочайшимъ повелѣніемъ 7 Марта 1872 г. *).

Графъ Бобринской пригласилъ тогда, на основаніи правилъ 1870 г., тѣхъ лицъ, которыя изъявили желаніе взять на себя образованіе общества Ростово-Владикавказской дороги, и послѣ переговоровъ съ ними окончательно остановился на предложеніи инженера Барона Штейнгеля **). Онъ взялся отстроить дорогу за очень скромную поверстную цѣну 31.570 р. мет. (безъ % на капиталъ во время постройки). Уставъ общества былъ составленъ во всемъ согласно съ другими, утвержденными около того же времени, уставами желѣзнодорожныхъ компаній и получилъ Высочайшее одобреніе 2 Іюля 1872 г. ***).

Мелкія линіи, разрѣшенныя въ 1872 году.

Наряду съ перечисленными тремя первостепенными линіями, въ 1872 г. былъ одобренъ къ постройкѣ еще рядъ мелкихъ желѣзнодорожныхъ путей, не включенныхъ въ сѣть 1870 г., но подходившихъ подъ ту категорію питательныхъ вѣтвей, относительно сооруженія которыхъ Министру Путей Сообщенія

---

*) См. Журн. Ком. жел. дор. 24 Февраля 1872 г.

**) Одно время Министръ Путей Сообщенія имѣлъ въ виду предложеніе Генералъ-Маіора Фалькенгагена, заявившаго одинаковую со Штейнгелемъ цѣну, но затѣмъ рѣшилъ вопросъ въ пользу послѣдняго.

***) Сквозное движеніе по дорогѣ было открыто въ 1875 г.

было дано разрѣшеніе вносить въ Комитетъ Министровъ особыя представленія. Пути эти были слѣдующіе:

1) *Отъ Краснаго Села до Балтійской дороги* ($22^1/_2$ вер.).

Отстройка этой линіи влекла за собою, по соглашенію обществъ Петергофской и Балтійской дорогъ, соединеніе этихъ двухъ компаній въ одну, подъ наименованіемъ: *общество Балтійской дороги*. Акціи Петергофской дороги предназначались къ уничтоженію; онѣ замѣнялись выпускомъ, на соотвѣтствующую сумму, облигацій Балтійской дороги; въ общую сумму новаго облигаціоннаго выпуска входила и строительная стоимость Красносельской линіи, опредѣленная приблизительно въ 32.500 р. кред. на версту. Общество не испрашивало для облигацій правительственной гарантіи: оно полагало, что будетъ въ состояніи уплачивать проценты и погашеніе по нимъ изъ будущаго дохода соединенныхъ линій; въ случаѣ же недостаточности такого дохода, оно испрашивало разрѣшеніе пополнять его изъ суммъ гарантіи, дарованной Правительствомъ въ 1868 г. на акціонерный капиталъ прежней Балтійской дороги (см. томъ I, гл. V настоящаго очерка), обязуясь, однако, не требовать отъ Правительства болѣе установленной тогда же предѣльной цифры ежегодной гарантіи (791.700 р. мет.). Комитетъ Министровъ нашелъ эту комбинацію не безвыгодною: прежде всего, прекращалось отдѣльное существованіе общества Петергофской дороги, которому, какъ одному изъ первыхъ образовавшихся въ Россіи желѣзнодорожныхъ обществъ, даны были нѣкоторыя преимущества, позднѣе не предоставлявшіяся желѣзнодорожнымъ компаніямъ и потому стѣснявшія Правительство въ его общихъ распоряженіяхъ по желѣзнодорожной части. Затѣмъ доходность Балтійской дороги въ обновленномъ ея видѣ (съ присоединеніемъ линій Петергофской и Ораніенбаумской) могла, по мнѣнію Комитета, значительно подняться и избавить казну отъ производства приплатъ по гарантіи. Наконецъ соединеніе въ рукахъ одного общества двухъ дорогъ, помимо сокращенія расходовъ по управленію, обѣщало еще устраненіе многихъ неудобствъ въ торговомъ отношеніи, проистекавшихъ отъ того, что Балтійская дорога оканчивалась у ст. Тосно, Николаевской дороги, а не въ самомъ С.-Петербургѣ. Несмотря на выраженныя Предсѣдателемъ Комитета, Княземъ Гагаринымъ, сомнѣнія въ правильности предположеній о будущей доходности Балтійской

дороги и на указанныя имъ затрудненія въ дѣлѣ соединенія двухъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, изъ которыхъ одно существуетъ исключительно благодаря движенію пассажирскому, а другое—товарному, Комитетъ всетаки призналъ проектированную комбинацію подлежащею приведенію въ исполненіе и Балтійская дорога 11 Февраля 1872 г. получила новый уставъ, составленный примѣнительно къ образцамъ того времени *).

Будущее показало, къ сожалѣнію, что сомнѣнія Князя Гагарина были вполнѣ основательны: Балтійская дорога и съ присоединеніемъ къ ней Петергофскаго участка продолжала служить тяжкимъ бременемъ для казны, и ея задолженность Правительству съ каждымъ годомъ увеличивалась, о чемъ уже было упомянуто въ первомъ томѣ настоящаго очерка.

2) *Линія отъ Митавы до ст. Можейки, Либавской дороги* (91 вер.).

Объ этой линіи ходатайствовало общество Риго-Митавской дороги, ссылаясь на то, что, по уставу, ему предоставлено преимущественное право на сооруженіе продолженія Риго-Митавской линіи къ Либавѣ—проектируемая же вѣтвь имѣетъ именно это назначеніе. Министры Путей Сообщенія и Финансовъ находили, что дорога Митава - Можейки, соединяя Риго-Динабургскую дорогу—главную артерію вывозной торговли Риги—съ незамерзающимъ Либавскимъ портомъ, доставитъ удобный путь для сбыта за границу нашего хлѣба на время замерзанія Рижскаго порта и можетъ поднять доходность Либавской и Риго-Митавской линій, до тѣхъ поръ выбиравшихъ сполна дарованную имъ казною гарантію. Новая линія должна была, такимъ образомъ, служить тѣмъ же цѣлямъ, какъ и вѣтвь Радзивилишки-Калкуны, о которой говорилось выше. Правительство вѣроятно не видѣло основаній опасаться, что обѣ эти линіи впослѣдствіи могутъ конкуррировать одна съ другой и искусственными мѣрами отвлекать другъ отъ друга грузы.

Общество Риго-Митавской дороги было переименовано въ общество дороги *Митавской* и ему, на основаніи Высочайше

*) См. Журн. Ком. Мин. 25 Января и 1 Февраля 1872 г.—Участокъ отъ Краснаго Села до Балтійской дороги (ст. Гатчино) былъ отстроенъ и открытъ для движенія въ томъ же 1872 г.

утвержденнаго 18 Марта 1872 г. положенія Комитета Министровъ предоставлено было отстроить линію Митава—Можейки, выпустивъ для этого дополнительный облигаціонный капиталъ въ 2.992.200 р. мет., гарантированный Правительствомъ и имъ же оставленный за собою по курсу 84 за 100. Поверстная цѣна при такомъ расчетѣ опредѣлялась въ 26.305 р. мет. (не считая потерь при реализаціи и процентовъ за время производства строительныхъ работъ) *). Государственное Казначейство не получило, однако, выгодъ, ожидавшихся отъ сооруженія новой линіи: Риго-Митавская дорога, хотя и доведенная до встрѣчи съ линіею къ Либавѣ, продолжала расходовать почти весь свой валовой доходъ на потребности эксплоатаціи и не выходила изъ долговъ Правительству; то же самое можно сказать и о Либавской дорогѣ **).

3) *Линія отъ Торжка до Ржева* (95 вер.).

Дорога эта должна была образовать второй участокъ уже отстроенной питательной вѣтви отъ Торжка къ Николаевской дорогѣ (Новоторжской линіи). Первый участокъ былъ сооруженъ на негарантированный акціонерный капиталъ (см. томъ I, гл. VI настоящаго очерка); для проектированнаго же участка Комитетъ Министровъ призналъ возможнымъ допустить выпускъ облигацій съ гарантіею Правительства: облигаціи, по обыкновенію, реализовало само Правительство по цѣнѣ 84 за 100. Поверстная стоимость новой линіи была исчислена въ 27.322 р. мет. ***).

4) *Линія отъ ст. Угловки, Николаевской дороги, до г. Боровичей.*

О постройкѣ ея ходатайствовали Боровичское уѣздное земство и городское общество. Мѣстный купецъ Суздальцевъ вызвался соорудить дорогу, не испрашивая на ея капиталъ казенной гарантіи, но просилъ разрѣшенія взимать провозныя платы въ размѣрѣ, превышавшемъ на 50% принятыя за образецъ во всѣхъ тогдашнихъ уставахъ максимальныя нормы тарифныхъ ставокъ Главнаго Общества. Такое ходатайство поддерживали представители мѣстнаго земства—Г. Гревсъ и

---

*) См. Журн. Ком. Мин. 7 Марта 1872 г.—Въ Ноябрѣ 1873 г. участокъ Митава—Можейки былъ открытъ для движенія.

**) См. Докладъ Коммисіи Графа Баранова. Часть I, таблицы №№ 33, 35.

***) См. Журн. Ком. Мин. 20 Іюня 1872 г. (Высочайшее утвержденіе послѣдовало 23 того же Іюня). Движеніе по линіи открыто въ 1874 году.

мѣстныхъ землевладѣльцевъ—Генералъ-Адъютантъ Князь Суворовъ, которые засвидѣтельствовали, что и просимый тарифъ будетъ для грузоотправителей выгоднѣе тѣхъ цѣнъ, которыя приходится платить за гужевую подвозку хлѣба къ Николаевской дорогѣ. Въ виду того, что сами мѣстные обыватели не возражаютъ противъ возвышеннаго тарифа, предположенная же вѣтвь не можетъ пока имѣть другаго значенія, кромѣ исключительно мѣстнаго, Комитетъ Министровъ согласился на утвержденіе тарифныхъ ставокъ въ просимомъ размѣрѣ, но потребовалъ отъ компаніи обязательства въ томъ, что въ случаѣ продолженія линіи въ будущемъ—по какому бы то ни было направленію—общество Боровичской дороги установитъ провозную плату въ нормальномъ размѣрѣ *). Уставъ новаго общества былъ утвержденъ Государемъ 15 Декабря 1872 г.; поверстная цѣна новой линіи опредѣлена въ весьма высокой для того времени цифрѣ—59.132 р. мет., очевидно, въ виду ожиданія крупныхъ потерь при реализаціи капитала, не пользующагося гарантіею Правительства **).

Проектъ новаго порядка разсмотрѣнія и разрѣшенія желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Обозрѣніе хода нашего желѣзнодорожнаго дѣла въ 1872 г., казалось бы, достаточно подтверждаетъ высказанное въ началѣ настоящей главы сужденіе, что въ этомъ году на дѣятельности правительственныхъ органовъ, вѣдающихъ желѣзнодорожные вопросы, почти ничѣмъ не отразилась—съ внѣшней, видимой стороны—перемѣна въ личности Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія, происшедшая осенью 1871 г. Все какъ будто шло по старому: Графъ А. П. Бобринской продолжалъ отстройку рельсовой сѣти, не оконченной его предшественникомъ; правила для выдачи концессій, выработанныя этимъ послѣднимъ, со всею точностью примѣнялись при возникновеніи новыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Личность новаго Министра какъ бы стушевывалась; непосредственнаго вліянія ея на ходъ дѣлъ вовсе не чувствовалось.

Въ слѣдующемъ году картина вдругъ рѣзко измѣнилась; для всѣхъ сдѣлалось яснымъ, что 1872 г. былъ для Графа Бобринскаго лишь подготовительною стадіею для будущей

---

*) См. Журн. Ком. Мин. 5 Декабря 1872 года.

**) Дорога очень запоздала своимъ открытіемъ для движенія: она была окончательно оборудована только въ началѣ 1877 года.

борьбы противъ существовавшаго въ то время порядка разсмотрѣнія и разрѣшенія желѣзнодорожныхъ дѣлъ, который онъ признавалъ подлежащимъ коренной ломкѣ. Уже въ началѣ 1873 г., всесторонне ознакомившись съ современнымъ положеніемъ желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи и за границею, онъ выступилъ рѣшительнымъ противникомъ правилъ 1870 г. о выдачѣ желѣзнодорожныхъ концессій. Свои соображенія и выводы онъ изложилъ въ пространномъ докладѣ, представленномъ имъ Государю *). Этотъ документъ заслуживаетъ того, чтобы остановиться на немъ съ нѣкоторою подробностью: въ немъ суммируются основные взгляды его составителя на желѣзнодорожное дѣло и на роль, которая въ этомъ дѣлѣ должна, по его мнѣнію, принадлежать Государству.

Графъ Бобринской подвергаетъ безпощадной критикѣ существовавшій въ то время порядокъ разрѣшенія новыхъ рельсовыхъ путей. «При настоящемъ порядкѣ выдачи концессій, пишетъ онъ, Министръ Путей Сообщенія, избирая, по своему усмотрѣнію, концессіонера и условливаясь съ нимъ относительно поверстной стоимости предпріятія, пользуется чрезмѣрными полномочіями и, слѣдовательно, несетъ громадную отвѣтственность. Эти полномочія и отвѣтственность значительно превышаютъ права и отвѣтственность, предоставленныя вообще Министрамъ въ нашемъ государственномъ строѣ; между тѣмъ, надъ правильностью дѣйствій Министра Путей Сообщенія при пользованіи сими полномочіями не имѣется и не можетъ быть установлено никакого дѣйствительнаго контроля. Онъ одинъ, изъ всего Правительства, имѣетъ тѣ данныя, которыя необходимы для сужденія о правильности его дѣйствій при выборѣ концессіонера изъ числа нѣсколькихъ конкуррентовъ и при договорѣ съ нимъ о строительной цѣнѣ и условіяхъ сооруженія желѣзной дороги; между тѣмъ, эти дѣйствія облекаются потомъ, съ Высочайшаго утвержденія, въ форму непоколебимаго договора Правительства съ указаннымъ отъ Министра лицомъ».

«Исключительность положенія Министра Путей Сообщенія въ желѣзнодорожныхъ дѣлахъ, продолжаетъ Графъ Боб-

*) Докладъ этотъ, отъ 28 Февраля 1873 г., хранится въ архивѣ Совѣта Министровъ (дѣло № 89).

ринской, весьма вредно отражается на дѣятельности всего Министерства. Сколько бы Министръ и его главные помощники ни посвящали этимъ дѣламъ личнаго своего труда, они не могутъ обходиться безъ содѣйствія своихъ подчиненныхъ; а между тѣмъ, соразмѣрно съ обширностью полномочій Министра, возрастаетъ значеніе и подчиненныхъ его во мнѣніи соискателей учредительства, — и вслѣдствіе сего со стороны послѣднихъ порождаются многоразличные происки для склоненія подчиненныхъ Министра: къ предъявленію ему невѣрныхъ изысканій или невѣрныхъ сопоставленій выводовъ; къ передачѣ имъ свѣдѣній; къ тайному посредничеству или ходатайству за нихъ, и вообще къ такимъ дѣйствіямъ, коими затрудняется для Министра составленіе правильныхъ заключеній. Особенная выгодность желѣзнодорожныхъ предпріятій— и еще болѣе, терпимая нынѣ Правительствомъ система посредничества учредителей между Правительствомъ и акціонерными обществами, посредничества, не требующаго ни капитала, ни знанія, ни кредита,—имѣютъ своимъ послѣдствіемъ, что всякій, ищущій легкой наживы и хотя нѣсколько знакомый съ ходомъ дѣлъ въ Министерствахъ или въ высшихъ учрежденіяхъ, признаетъ за собою не только возможность, но даже право быть учредителемъ акціонернаго желѣзнодорожнаго общества».

Каковы же обязанности учредителя, спрашиваетъ Графъ Бобринской и отвѣчаетъ на этотъ вопросъ слѣдующимъ образомъ.

Правительство, при настоящемъ порядкѣ, исполняетъ уже въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ всѣ главныя и труднѣйшія обязанности, которыя, при прежнемъ порядкѣ, всецѣло лежали на учредителяхъ: Правительство производитъ изысканія, изучаетъ доходность и способы осуществленія предпріятій, вырабатываетъ техническія условія каждой дороги, опредѣляетъ сумму и условія реализаціи основнаго капитала, составляетъ расцѣночную вѣдомость исполненія предпріятія, вырабатываетъ уставъ общества и, наконецъ, даже принимаетъ на себя доставленіе предпріятію всего облигаціоннаго капитала, составляющаго, въ бо́льшей части случаевъ, $^3/_4$ основнаго. Затѣмъ, для довершенія организаціи акціонернаго дѣла, остается исполнить лишь одну обязанность, и притомъ самую нетрудную, именно: составить акціонерное общество посред-

ствомъ открытія публичной подписки на акціи, стоимость которыхъ представляетъ обыкновенно лишь ¼ суммы основнаго капитала.

Передавая результаты своего труда, вмѣстѣ съ своимъ кредитомъ (въ тѣхъ случаяхъ, когда акціямъ присваивается гарантія), въ распоряженіе учредителей, Правительство ожидаетъ отъ нихъ только одного—добросовѣстности, т. е. именно того, что, по рѣшительному утвержденію Графа Бобринскаго, «совершенно противно ихъ расчетамъ и выгодамъ». Министръ Путей Сообщенія энергично поддерживаетъ это обвиненіе: «Если бы учредители, значится въ его докладѣ, не подчиняли добросовѣстности личнымъ своимъ выгодамъ, то не имѣли бы никакого повода браться за учрежденіе акціонерныхъ обществъ, потому что уставы сихъ обществъ, утверждаемые предварительно Высочайшею властью, предоставляютъ всѣ выгоды предпріятія акціонерамъ, а не учредителямъ. По буквѣ концессій и уставовъ учредителю поручается только составленіе акціонернаго общества; но въ дѣйствительности ему передается, вмѣстѣ съ означеннымъ порученіемъ, полная возможность распорядиться государственнымъ предпріятіемъ по своему усмотрѣнію, рѣшивъ судьбу онаго вопреки цѣлямъ и требованіямъ Правительства».

Программа дѣйствій учредителей, по словамъ Графа Бобринскаго, слѣдующая: не затрачивая ничего, или почти ничего на пользу предпріятія, добиться отъ Правительства порученія составить акціонерное общество, которому это предпріятіе ввѣряется, и затѣмъ, *не учреждая такого общества*, объявить его учрежденнымъ, а предпріятіе, данное этому обществу, присвоить себѣ, записавъ за собою и за своими близкими всѣ или большинство акцій, *безъ оплаты ихъ*. Вслѣдъ за этимъ учредители составляютъ правленіе изъ близкихъ имъ людей и дѣлаются полными, безконтрольными распорядителями дѣла, наживаясь на небрежномъ сооруженіи линій, на плохомъ содержаніи ихъ и на преувеличеніи расходовъ эксплоатаціи. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда, въ виду преждевременнаго истощенія предпріятія, является необходимость въ подкрѣпленіи его денежныхъ средствъ, учредители пытаются сбыть свои неоплаченныя акціи въ публику; но публика не остается въ невѣдѣніи «противуестественнаго», какъ выражается Графъ Бобринской, положенія желѣзнодорожныхъ

дѣлъ и по большей части не рѣшается покупать акціи. Тогда учредители стараются навязать пріобрѣтеніе своихъ акцій Правительству, или испрашиваютъ у казны денежныя пособія для поддержки предпріятій, будто бы не ими разстроенныхъ.

Такимъ образомъ, заключаетъ Графъ Бобринской, съ возложеніемъ весьма несложнаго порученія—образовать акціонерное общество — на *частное лицо*, какъ на учредителя, весь усиленный трудъ Министерства Путей Сообщенія и всѣ заботы Комитета Министровъ о правильной постановкѣ желѣзнодорожнаго дѣла оказываются безплодными. «Существованіе многихъ нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, по убѣжденію Министра Путей Сообщенія,—мнимо; фирмы ихъ—фальшивы; правленія ихъ—неправильны; акціонеры ихъ—подставные; акціи ихъ—не реализованы, а Министерство Путей Сообщенія—вынуждено оставаться безвластнымъ свидѣтелемъ дѣйствій, прикрытыхъ законными формами, но противныхъ цѣлямъ Правительства, предпріятія и казны. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда законныя формы недостаточны для прикрытія незаконныхъ дѣйствій учредителей и когда, вслѣдствіе сего, является опасность разоблаченія дѣла передъ публикою и даже передъ судебными учрежденіями, Правительство вынуждено, во избѣжаніе огласки, вредной для кредита государственнаго и желѣзнодорожныхъ предпріятій, изыскивать особыя средства, весьма тяжкія Государственному Казначейству, только для содѣйствія учредителямъ къ устраненію послѣдствій ихъ незаконныхъ дѣйствій».

Смѣлою кистью набросавъ столь мало утѣшительную картину нашихъ желѣзнодорожныхъ порядковъ, Министръ Путей Сообщенія переходитъ къ положительной сторонѣ своего доклада—къ указанію средствъ, съ помощью которыхъ можно было бы на будущее время поставить наше желѣзнодорожное дѣло въ нормальныя условія.

Прежде всего онъ высказываетъ глубокое убѣжденіе въ желательности и пользѣ возвращенія къ системѣ постройки новыхъ рельсовыхъ путей непосредственнымъ распоряженіемъ Государства.

«Сооруженіе государственныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ Правительства, столь успѣшно примѣняемое въ Германіи, Бельгіи и нѣкоторыхъ другихъ странахъ, заявляетъ онъ, без-

спорно можетъ быть примѣняемо съ такою же пользою у насъ, особенно при настоящемъ возвышеніи уровня практическихъ свѣдѣній и нравственныхъ качествъ исполнителей. Даже тѣ дороги, которыя были устроены Правительствомъ при гораздо меньшей опытности въ этомъ дѣлѣ, оказываются, почти всѣ безъ исключенія, наилучшими по прочности сооруженія. При томъ, несмотря на чрезмѣрную стоимость устроенныхъ Правительствомъ дорогъ, бывшую послѣдствіемъ новизны сего дѣла въ нашей администраціи, Правительство все-таки не понесло убытка при передачѣ оныхъ въ эксплоатацію частнымъ обществамъ» *).

Эти опыты иностранныхъ и нашего Правительствъ, будучи сопоставлены съ многоразличными, указанными выше, неудобствами сооруженія желѣзныхъ дорогъ частными лицами и обществами, по мнѣнію Графа Бобринскаго, доказываютъ, «что сохраненіе у насъ и впредь системы сооруженія рельсовыхъ путей Правительствомъ будетъ совершенно раціонально, соотвѣтствуя всестороннимъ государственнымъ, правительственнымъ и частнымъ пользамъ».

Заявивъ себя, такимъ образомъ, сторонникомъ казенной постройки желѣзныхъ дорогъ, Министръ Путей Сообщенія спѣшитъ оговориться, что онъ далекъ отъ безусловнаго отрицанія пользы допущенія въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ также и частной иниціативы, но лишь подъ тѣмъ непремѣн-

---

*) Говоря о «чрезмѣрной стоимости» устроенныхъ Правительствомъ дорогъ, Графъ Бобринской очевидно подразумѣваетъ Николаевскую дорогу, участокъ С.-Петербургъ-Гатчина, С.-Петербурго-Варшавской линіи, и, можетъ быть, еще участокъ Одесса-Балта, обошедшійся сравнительно дорого, хотя все же дешевле частныхъ линій, напр. Главнаго Общества (см. томъ I, глава III настоящаго очерка), но отнюдь не *всѣ* линіи, выстроенныя на казенныя средства. Подтвержденіе приведеннаго толкованія словъ Министра Путей Сообщенія можно найти въ представленіи самого же Графа Бобринскаго въ Комитетъ Министровъ отъ 31 Мая 1874 г. за № 3375 (о постройкѣ Донецкой и Мелитопольской дорогъ), въ которомъ, между прочимъ, содержится заявленіе: «Постройка желѣзныхъ дорогъ казною была неоднократно испытана у насъ и всегда съ лучшимъ успѣхомъ, а во многихъ случаяхъ и съ меньшими денежными пожертвованіями, чѣмъ постройка дорогъ чрезъ частныхъ предпринимателей» (стр. 16 печатнаго экз.).

Относительно же утвержденія о безубыточности операціи отчужденія казенныхъ дорогъ надо сказать, что въ 1873 г. естественно не могли еще обнаружиться убытки, которые причинили казнѣ общества, получившія въ эксплоатацію сѣть казенныхъ линій на югѣ и юго-востокѣ Россіи (см. предшествующую главу). Собственно же покупная цѣна всѣхъ отчужденныхъ казною дорогъ несомнѣнно не только не была убыточна, но въ нѣкоторыхъ случаяхъ (при продажѣ Николаевской и Московско-Курской дорогъ) даже превышала сумму, въ которую отчуждаемая дорога обошлась Правительству, о чемъ въ своемъ мѣстѣ было говорено на страницахъ настоящаго очерка.

*

нымъ условіемъ, чтобы она основывалась на началахъ, отнюдь не похожихъ на разсмотрѣнные въ его докладѣ существующіе порядки.

«Необходимо, утверждаетъ Графъ Бобринской, чтобы желѣзнодорожныя предпріятія, выработанныя Правительствомъ, не выходили изъ подъ его власти до тѣхъ поръ, пока не получили предназначенной для нихъ формы, т. е., чтобы заботы Правительства направлялись впредь не къ пріисканію *учредителей*, но къ привлеченію *акціонеровъ*». Только при такомъ условіи «Правительство достигнетъ завѣтныхъ своихъ стремленій—поставить желѣзнодорожное дѣло, столь широко охватывающее интересы всего Государства, на почву твердую, законную и нравственную».

Достигнуть этого, какъ полагалъ Министръ Путей Сообщенія, можно было бы введеніемъ новаго порядка образованія желѣзнодорожныхъ компаній. Порядокъ этотъ представлялся составителю разсматриваемаго доклада въ слѣдующемъ видѣ.

По производствѣ, не иначе какъ правительственными инженерами, изысканій желѣзнодорожной линіи, предположенной къ постройкѣ распоряженіемъ частнаго общества, Министерствомъ Путей Сообщенія вырабатывается уставъ, техническія условія и расцѣночная вѣдомость для будущей компаніи, которые вносятся на разсмотрѣніе Комитета Министровъ. По утвержденіи ихъ Высочайшею властью они распубликовываются во всеобщее свѣдѣніе. Затѣмъ Министръ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, образуетъ правительственную учредительную коммисію изъ трехъ лицъ, по одному отъ каждаго изъ упомянутыхъ вѣдомствъ. Коммисія, дѣйствуя по инструкціямъ, даваемымъ ей Министромъ Путей Сообщенія (также по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ), исполняетъ окончательныя обязанности по учрежденію разрѣшеннаго акціонернаго общества, на основаніи Высочайше утвержденнаго устава. Она публикуетъ, не менѣе трехъ разъ, приглашеніе къ подпискѣ на акціи учреждаемаго общества, съ обозначеніемъ: а) кредитныхъ учрежденій, при которыхъ, по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, будетъ открыта подписка на акціи; б) подписной цѣны акцій; в) суммы первоначальнаго по нимъ взноса, и, наконецъ, г) порядка: послѣ-

дующихъ взносовъ окончательной оплаты акцій и д) способа разверстки послѣднихъ между подписавшимися на нихъ лицами, на опредѣленныхъ въ уставѣ общества основаніяхъ. Главное изъ такихъ основаній, по предположенію Графа Бобринскаго, должно заключаться въ томъ, что разверстка производится соразмѣрно количеству акцій, подписанныхъ каждымъ, съ опредѣленнымъ преимуществомъ для подписавшагося на меньшее количество.

По закрытіи подписки коммисія производитъ разверстку и публикуетъ: а) свѣдѣнія о количествѣ акцій, подписанныхъ въ каждомъ изъ кредитныхъ учрежденій, и о числѣ подписчиковъ, получающихъ акціи по разверсткѣ, съ указаніемъ количества причитающихся имъ акцій, и б) троекратное приглашеніе подписчиковъ въ первое общее собраніе: для удостовѣренія въ наличности денежныхъ взносовъ, для повѣрки правъ членовъ общества, для выбора правленія и для назначенія правленію срока, въ который оно должно представить общему собранію планъ своихъ дѣйствій къ осуществленію предпріятія. Въ составъ правленія, кромѣ выборныхъ директоровъ, долженъ входить директоръ отъ Министерства Путей Сообщенія, который несетъ непосредственно передъ Правительствомъ отвѣтственность за возможное нарушеніе дѣйствіями правленія устава компаніи. Первое общее собраніе происходитъ подъ предсѣдательствомъ лица, предсѣдательствовавшаго въ правительственной коммисіи; съ избраніемъ же предсѣдателя правленія дѣйствія этой коммисіи прекращаются и второе общее собраніе, утверждающее проектъ будущихъ дѣйствій правленія, происходитъ, какъ и всѣ послѣдующія собранія, подъ предсѣдательствомъ избраннаго предсѣдателя.

Къ участію въ первыхъ двухъ общихъ собраніяхъ допускаются только лица, пріобрѣвшія акціи по разверсткѣ и снабженныя именнымъ свидѣтельствомъ о томъ отъ правительственной коммисіи; эти свидѣтельства только впослѣдствіи замѣняются акціями на предъявителя.

Суммы, принадлежащія обществу, хранятся полностью въ вѣдѣніи Министра Финансовъ и отпускъ ихъ производится правленію по свидѣтельствамъ инспекціи Министерства Путей Сообщенія.

Таковъ былъ способъ образованія частныхъ компаній, предложенный Графомъ Бобринскимъ, который ожидалъ

отъ принятія его самыхъ благихъ послѣдствій. По введеніи такого порядка, пишетъ онъ, утратитъ всякое значеніе нынѣ укоренившееся въ публикѣ и не лишенное основанія убѣжденіе, что наши желѣзныя дороги неминуемо сосредоточиваются, ко вреду государственнымъ, казеннымъ и частнымъ интересамъ, въ рукахъ нѣсколькихъ спекуляторовъ: правильное распредѣленіе акцій между подписчиками доставитъ каждому подписавшемуся свободный доступъ къ участію въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ прекратятся отдѣльные переговоры и соглашенія Министра Путей Сообщенія съ каждымъ искателемъ учредительскаго права. Самое сооруженіе желѣзныхъ дорогъ и эксплоатація ихъ будутъ ограждены отъ посягательствъ со стороны учредителей: Правительство будетъ ввѣрять осуществленіе рельсовыхъ путей уже не мнимымъ, а дѣйствительнымъ акціонернымъ обществамъ, а эти послѣднія, производя постройку и эксплоатацію линій подъ своимъ контролемъ и подъ своею отвѣтственностью, будутъ, ради своихъ собственныхъ выгодъ, заботиться о прочномъ сооруженіи и правильной эксплоатаціи сданныхъ имъ дорогъ.

Рекомендуя изложенный выше порядокъ для образованія новыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, Министръ Путей Сообщенія высказывалъ убѣжденіе, что вопросъ о томъ, какимъ способомъ должна быть отстроена каждая проектированная линія,—распоряженіемъ Правительства или частнаго общества—необходимо долженъ представляться на обсужденіе Комитета Министровъ, а не какого либо одного Министра.

Докладъ Графа Бобринскаго заключается слѣдующими словами:

«Предлагаемая Министромъ Путей Сообщенія система сооруженія желѣзныхъ дорогъ признается имъ *единственною, вполнѣ правильною* въ настоящее время системою, при которой правительственнымъ дѣйствіямъ въ этой важной отрасли государственнаго хозяйства и управленія будутъ приданы тѣ, недостающія въ нихъ, законченность и опредѣленность, безъ которыхъ невозможно успѣшное достиженіе цѣлей, соединенныхъ—какъ въ государственныхъ, такъ и въ частныхъ интересахъ—съ устройствомъ, развитіемъ и эксплоатаціею государственной желѣзнодорожной сѣти».

Записка Графа Бобринскаго, какъ можно судить по при-

веденнымъ извлеченіямъ изъ нея, составляетъ цѣлую политическую программу, подробно разработанную и строго мотивированную во всѣхъ своихъ частяхъ. Здѣсь было необходимо обстоятельно разсмотрѣть ее не только въ виду интереса, который она представляетъ для характеристики воззрѣній Графа Бобринскаго, но еще и потому, что вся исторія нашего желѣзнодорожнаго дѣла въ 1873 и въ первой половинѣ 1874 г.г. сводится почти исключительно къ борьбѣ, возникшей на почвѣ затронутыхъ этою запискою вопросовъ. Иначе не могло и случиться, хотя бы уже по тому одному, что въ разсмотрѣнной запискѣ вновь провозглашалось начало—если не безусловной предпочтительности казенной постройки желѣзныхъ дорогъ, то, по крайней мѣрѣ, равноправности ея съ системой сооруженія рельсовыхъ путей распоряженіемъ частныхъ обществъ. Здѣсь Министръ Путей Сообщенія явно и сознательно шелъ противъ господствовавшаго въ высшихъ административныхъ сферахъ теченія, которымъ руководилъ Статсъ-Секретарь Рейтернъ.

Облеченіе новаго проекта въ форму закона.

Можно было ожидать, что программа Графа Бобринскаго съ самаго начала вызоветъ возраженія со стороны Министра Финансовъ; такія ожиданія, однако, не оправдались. Въ Совѣтѣ Министровъ, гдѣ по Высочайшему повелѣнію былъ разсмотрѣнъ всеподданнѣйшій докладъ Министра Путей Сообщенія, всѣ предположенія Графа Бобринскаго въ принципѣ были одобрены Государемъ. Дѣлалъ ли на нихъ, въ теченіе засѣданія Совѣта, какія либо замѣчанія Статсъ-Секретарь Рейтернъ—на это въ оффиціальныхъ документахъ нельзя найти указаній, такъ какъ журналовъ Совѣта Министровъ, въ которыхъ резюмировались бы состоявшіяся пренія, по обще-принятому порядку, не составлялось. Но и въ журналѣ Комитета Министровъ, которому, по распоряженію Государя, были переданы на подробное разсмотрѣніе проектированныя Министромъ Путей Сообщенія правила, не упоминается о какихъ либо возраженіяхъ со стороны Министра Финансовъ. Между тѣмъ, весьма недалекое будущее показало, что Рейтернъ продолжалъ оставаться все тѣмъ же непримиримымъ противникомъ постройки желѣзныхъ дорогъ на казенныя средства; мало того—онъ и новый, предложенный Графомъ Бобринскимъ, способъ образованія частныхъ компаній считалъ недостигающимъ той цѣли, для

которой онъ вводился. Это мнѣніе позднѣе было категорически высказано Министромъ Финансовъ во время переписки его съ Графомъ Бобринскимъ по вопросу о практическомъ примѣненіи выработанныхъ этимъ послѣднимъ новыхъ правилъ (см. слѣдующую главу). Пока же дѣло находилось въ стадіи, такъ сказать, кабинетнаго его обсужденія, Статсъ-Секретарь Рейтернъ, по тѣмъ или инымъ причинамъ, предпочелъ не выступать открытымъ противникомъ плановъ Министра Путей Сообщенія.

Комитетъ Министровъ разсматривалъ проектированныя Графомъ Бобринскимъ правила о порядкѣ разрѣшенія постройки желѣзныхъ дорогъ въ засѣданіяхъ 20 и 27 Марта 1873 г.

Никакихъ возраженій по существу не послѣдовало; Комитетъ утвердилъ всѣ главныя основанія, предположенныя въ проектѣ: 1) допущеніе постройки новыхъ рельсовыхъ путей или распоряженіемъ Правительства, или средствами частныхъ обществъ; 2) необходимость производства изысканій по каждой проектированной линіи правительственными инженерами; 3) заблаговременное—до образованія каждаго изъ проектированныхъ обществъ—распубликованіе устава его, техническихъ условій сооруженія соотвѣтствующей линіи и расцѣночной вѣдомости ея, съ обозначеніемъ въ уставѣ основнаго капитала каждой компаніи; 4) открытіе публичной подписки на акціи подъ наблюденіемъ правительственной коммисіи, которой поручалось заранѣе распубликовать подписную цѣну акцій; 5) созывъ первыхъ двухъ общихъ собраній каждаго новаго общества порядкомъ, указаннымъ во всеподданнѣйшемъ докладѣ Министра Путей Сообщенія (см. выше), и 6) требованіе о включеніи въ составъ правленій по одному директору отъ Правительства.

При этомъ Комитетъ счелъ нужнымъ дополнить проектъ Графа Бобринскаго постановленіемъ, имѣющимъ чисто практическое значеніе и въ силу котораго Министру Путей Сообщенія поручалось представлять въ Комитетъ Министровъ, не позже Января каждаго года, о тѣхъ дорогахъ, изъ числа вошедшихъ въ Высочайше утвержденную сѣть, къ осуществленію которыхъ онъ считаетъ возможнымъ приступить въ данномъ году (для 1873 г., въ виду поздняго разсмотрѣнія новыхъ правилъ, сдѣлано было въ этомъ отношеніи исключеніе и такого рода представленіе разрѣшено было внести въ Маѣ).

Кромѣ того, Комитетъ пришелъ къ заключенію, что, «въ

видахъ правильнаго и вполнѣ согласнаго съ Высочайшею волею и государственными интересами развитія желѣзнодорожной сѣти, слѣдовало бы ограничить предоставленіе постройки новыхъ дорогъ существующимъ желѣзнодорожнымъ обществамъ такими вѣтвями, кои непосредственно прилегаютъ къ дорогамъ, находящимся во владѣніи нынѣ существующихъ обществъ».

Наконецъ, и въ этомъ дѣлѣ Комитетъ остался вѣренъ своей роли оберегателя интересовъ Правительства путемъ возможно точной формулировки его правъ въ уставахъ желѣзнодорожныхъ компаній: онъ призналъ необходимымъ включать на будущее время во всѣ уставы оговорку, что, за точнымъ опредѣленіемъ въ каждомъ уставѣ размѣра предоставляемыхъ данному обществу льготъ и пособій отъ Государства (что было предположено Министромъ Путей Сообщенія), никакое общество не въ правѣ простирать какихъ либо новыхъ—денежныхъ или иныхъ—требованій къ Правительству.

Положеніе Комитета и правила о порядкѣ разрѣшенія новыхъ желѣзныхъ дорогъ, составленныя на приведенныхъ выше главныхъ основаніяхъ, удостоились одобренія Государя 30 Марта 1873 г. и получили, такимъ образомъ, силу закона.

Графъ Бобринской могъ быть доволенъ одержаннымъ имъ успѣхомъ; оставалось, повидимому, только приступить къ проведенію его программы въ жизнь, чтобы покончить съ концессіонною системою, которую онъ считалъ столь гибельною для насущныхъ государственныхъ интересовъ Россіи. Министръ Путей Сообщенія съ жаромъ принялся за дѣло, причемъ первые шаги его и тутъ сопровождались какъ будто полною удачею;—тѣмъ глубже долженъ онъ былъ почувствовать разочарованіе при видѣ результатовъ своихъ стараній, такъ мало соотвѣтствовавшихъ его ожиданіямъ.

Представленія о желѣзнодорожныхъ линіяхъ, къ осуществленію которыхъ предполагалось приступить въ 1873 году.

Къ началу 1873 г. изъ Высочайше утвержденной въ 1870 г. рельсовой сѣти остались необезпеченными сооруженіемъ 11 линій *); Графъ Бобринской надѣялся, что ему

*) 1) Оренбургская—отъ Оренбурга до конечнаго пункта Моршанско-Сызранской линіи; 2) Вятско-Двинская; 3) Нижне-Волжская солевозная; 4) Уральская горнозаводская; 5) соединеніе между дорогами Елизаветградо-Балтскою и Кіево-Балтскою; 6) продолженіе Ландва рово-Роменской линіи на югъ; 7) продолженіе Константиновской дороги до Маріуполя; 8) соединеніе между дорогами Азовскою и Воронежско-Грушевскою (Донецкая каменноугольная дорога); 9) линія отъ Грушевки до Калача и стратегическія дороги; 10) Прага-Новогеоргіевскъ, и 11) Луковъ-Ивангородъ.

удастся еще въ томъ же году сдать ихъ всѣ въ постройку, за исключеніемъ двухъ *), и потому заблаговременно приступилъ къ разработкѣ плана о дальнѣйшемъ развитіи сѣти. Результатомъ этихъ трудовъ явился рядъ представленій въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, которыми Графъ Бобринской испрашивалъ разрѣшеніе на включеніе въ сѣть значительнаго количества новыхъ рельсовыхъ путей. Всѣ они имѣли характеръ или питательныхъ вѣтвей къ существовавшимъ уже линіямъ, или соединительныхъ звеньевъ между отстроенными уже дорогами; часть же ихъ составляли дороги стратегическія въ Привислянскомъ краѣ (собственно представлявшія распространенный варіантъ уже включенныхъ въ сѣть 1870 г., но еще неисполненныхъ дорогъ той же категоріи). Комитетъ желѣзныхъ дорогъ разсмотрѣлъ эти представленія и Высочайше утвержденными 8 Февраля и 13 Мая положеніями утвердилъ ихъ направленія, постановивъ включить всѣ проектированныя Министромъ Путей Сообщенія линіи въ сѣть **). Протяженіе этихъ линій въ общей сложности составляло приблизительно 1,440 верстъ.

Бо́льшую часть ихъ, кромѣ тѣхъ, по которымъ не было произведено правительственныхъ изысканій ***), Графъ Бобрин-

---

*) 1) Вятско-Двинской, по которой тогда еще не были закончены изысканія и 2) линіи, служащей продолженіемъ Ландварово-Роменской дороги на югъ, которую Комитетъ желѣзныхъ дорогъ счелъ возможнымъ отложить до обезпеченія сооруженія болѣе необходимыхъ рельсовыхъ путей.

**) Такимъ образомъ, оказались включенными въ сѣть линіи и вѣтви:

1) отъ Дерпта до ст. Тапсъ, Балтійской дороги;
2) — г. Маяки на Днѣстрѣ до Одессы;
3) — Ряжско- Вяземской линіи до Мураевнинскихъ каменноугольныхъ копей;
4) — Харьково-Азовской дороги до Голубовскихъ каменноугольныхъ копей;
5) — села Кимры на Волгѣ до Москвы;
6) — г. Тукума до Риги;
7) — Ковеля до прусской границы у Млавы (черезъ Ивангородъ, Прагу и Новогеоргіевскъ, съ вѣтвью Ивангородъ-Луковъ);
8) — Рыбинско-Бологовской дороги до Углича;
9) — Москвы до с. Мячкова;
10) — Харьково-Азовской линіи черезъ Бахмутъ до Лисичанска;
11) — Поти-Тифлисской дороги до Кутаиса;
12) — ст. Ворожба, Курско-Кіевской линіи, черезъ Сумы, до ст. Мерефа, Курско-Азовской дороги;
13) — Маріупольской линіи до Мелитополя, съ вѣтвью къ Бердянску;
14) — ст. Ясиноватой, Константиновской дороги, до Донецкой каменноугольной дороги, и
15) — Луньевскихъ копей къ р. Камѣ.

***) Мураевнинской, Кимрской, Угличской, Мячковской, Бахмуто-Лисичанской и Луньевско-Камской.

ской признавалъ возможнымъ отдать въ постройку еще въ 1873 г., также, какъ и упомянутые выше рельсовые пути, вошедшіе въ сѣть 1870 г., но еще необезпеченные сооруженіемъ. Объ этомъ Министръ Путей Сообщенія представилъ Комитету Министровъ въ рядѣ записокъ, изъ которыхъ видно, насколько усиленная работа шла тогда какъ въ центральныхъ учрежденіяхъ ввѣреннаго ему Министерства—по классификаціи получаемыхъ свѣдѣній о вновь изслѣдуемыхъ линіяхъ, такъ и на мѣстахъ—по изысканіямъ для вновь намѣченныхъ къ исполненію рельсовыхъ путей. Въ первой своей запискѣ (отъ 21 Мая за № 124) Графъ Бобринской излагалъ въ общихъ чертахъ свой планъ о приступѣ еще въ теченіе 1873 г. къ постройкѣ 14 новыхъ линій протяженіемъ въ 3,494 версты; за этой запиской послѣдовала вторая (отъ 31 Мая за № 139), въ которой содержались дополнительныя данныя по нѣкоторымъ изъ упомянутыхъ линій, еще не вполнѣ до того времени обслѣдованныхъ; наконецъ, уже въ самый день засѣданія Комитета—5 Іюня—поступило отъ Министра Путей Сообщенія еще представленіе (за № 141), объяснявшее, что, путемъ соглашенія съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ относительно уменьшенія числа арестантскихъ вагоновъ на проектированныхъ линіяхъ, удалось нѣсколько понизить первоначально предположенную стоимость нѣкоторыхъ изъ нихъ.

Въ конечномъ выводѣ, на обсужденіе Комитета Министровъ представлялся вопросъ о приступѣ къ постройкѣ, въ теченіе 1873 г., слѣдующихъ желѣзнодорожныхъ линій:

	Протяженіе.	Поверстная стоимость (дѣйствительная).
1) *Оренбургской*, отъ праваго берега Волги близъ Сызрани черезъ Самару до Оренбурга съ вѣтвью въ Самарѣ къ пристани на Волгѣ.	512 вер.	42.826 р. мет.
2) *Донецкой каменноугольной*, отъ ст. Никитовки, Азовской линіи, до Волго-Донской дороги, съ вѣтвью черезъ Луганскій заводъ къ Сѣверному Донцу	555 —	38.197 — —
3) *Уральской горнозаводской*, отъ Перми до Екатеринбурга, съ		

	Протяженіе.	Поверстная стоимость (дѣйствительная).
вѣтвями къ Луньевскимъ копямъ и Билимбаевскому заводу.	616½ вер.	44.289 р. мет.
4) *Привислянской,* отъ Ковеля черезъ Варшаву до Млавы, съ вѣтвью на Луковъ	475 —	36.649 — —
5) *Фастовской,* отъ ст. Фастово, Кіево-Брестской желѣзной дороги, до ст. Знаменка, Харьково-Николаевской линіи, съ вѣтвями на Черкасы и Шполу	327 —	37.211 — —
6) *Сумской,* отъ ст. Ворожба, Курско-Кіевской дороги, черезъ Сумы до ст. Мерефа, Азовской линіи .	223 —	36.519 — —
7) *Дерптской,* отъ Дерпта до ст. Тапсъ, Балтійской дороги .	107 —	30.696 — —
8) *Новгородско-Старорусской* (узкоколейной, въ виду примыканія ея къ отстроенной уже съ узкою колеею линіи отъ Чудова до Новгорода)	90½ —	25.710 — —
9) *Голубовской,* отъ Харьково-Азовской дороги до Голубовскихъ и Орѣховскихъ каменноугольныхъ копей	55 —	27.572 — —
10) *Баскунчакской,* солевозной, отъ озера Баскунчака до слоб. Владиміровки на Волгѣ *) . . .	51 —	28.861 — —
11) *Мелитопольской,* отъ ст. Еленовка, Константиновской дороги, до Мелитополя, съ вѣтвями на Бердянскъ и Маріуполь.	360 —	— — —
12) *Петровской,* отъ ст. Ясиноватой, Константиновской дороги, до Донецкой дороги	45 —	— — —

*) Эта линія замѣняла собою первоначально предположенную дорогу отъ Волги къ Элтонскому озеру: она могла служить той же цѣли при гораздо болѣе короткомъ разстояніи.

	Протяженіе.	Поверстная стоимость. (дѣйствительная).
13) *Маякской*, отъ Одессы до Маяковъ	52 вер.	— р. мет.
и 14) *Раненбургской*, отъ Рязанско-Козловской дороги до Раненбурга	30 —	— — —*)
Итого . . .	3,494 вер.	— — —

Поддержка, оказанная Графу А. П. Бобринскому въ Комитетѣ Министровъ.

На этотъ разъ проектъ Графа Бобринскаго не прошелъ безъ возраженій, но они опять исходили не отъ Рейтерна, отъ котораго ихъ скорѣе всего можно было бы ожидать. Возражали: вновь назначенный, послѣ смерти Князя Гагарина, Предсѣдателемъ Комитета Министровъ Генералъ-Адъютантъ Игнатьевъ, Генералъ-Адъютанты Чевкинъ и Милютинъ и приглашенный въ засѣданіе Комитета бывшій Министръ Путей Сообщенія Мельниковъ. Чевкинъ со свойственною ему прямотою откровенно высказалъ свое мнѣніе, заключавшееся въ томъ, что едва ли было бы практичнымъ приступить въ теченіе нѣсколькихъ, остававшихся до конца года, мѣсяцевъ къ постройкѣ столь значительнаго количества рельсовыхъ путей, на сооруженіе которыхъ придется реализовать, при непосредственномъ содѣйствіи казны, около 130.000.000 р. мет. (считая въ этой цифрѣ всѣ 14 линій). Къ Чевкину присоединились и другія, поименованныя выше, лица, которыя обращали еще вниманіе на то, что, несмотря на усиленную постройку желѣзныхъ дорогъ за послѣдніе года, еще ни въ одномъ году не было разрѣшено приступить къ сооруженію такого количества желѣзнодорожныхъ линій, какое теперь предлагаетъ осуществить Министръ Путей Сообщенія **). При этомъ выражалось сомнѣніе въ успѣхѣ подписки на акціи всѣхъ тѣхъ компаній, которыя пришлось бы образовать для выполненія плана Графа Бобринскаго. По указаннымъ соображеніямъ Генералы: Игнатьевъ, Чевкинъ, Милютинъ и Мельниковъ

*) Поверстная стоимость послѣднихъ 4-хъ линій къ тому времени еще не успѣла окончательно выясниться въ виду недостаточности произведенныхъ изысканій.

**) Въ 1870 г. было разрѣшено къ постройкѣ, какъ извѣстно (см. выше), 1,723 версты; въ 1871 г.—1,598 верстъ; цифра 1872 г. значительно превзошла этотъ размѣръ и равнялась 2,171 верстѣ, но все же далеко не достигала цифры, предположенной Графомъ Бобринскимъ (3,494 версты).

считали, что было бы осторожнѣе отложить до болѣе удобнаго времени постройку всего количества представленныхъ на разсмотрѣніе Комитета Министровъ дорогъ, за исключеніемъ главнѣйшихъ, уже утвержденныхъ къ исполненію ранѣе (Оренбургской, Донецкой, Фастовской и Привислянской), и кромѣ нѣкоторыхъ незначительныхъ вѣтвей, для которыхъ не понадобится учрежденія новыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Остальные же Члены Комитета, въ числѣ которыхъ находился и Рейтернъ, признавали всѣ дороги, вошедшія въ представленный Министромъ Путей Сообщенія списокъ, имѣющими весьма существенное значеніе: Уральская и Донецкая линіи давно уже признаны необходимыми; Привислянская—важна не только въ стратегическомъ, но и въ административномъ отношеніи, поддерживая связь центра съ западною окраиною Государства; Фастовская и Сумская вѣтви необходимы въ интересахъ мѣстной сахарной промышленности; Мелитопольская линія дастъ новый выходъ къ морскимъ портамъ произведеніямъ сельской и заводской промышленности юга Россіи; другія проектированныя дороги послужатъ къ соединенію многихъ плотно населенныхъ мѣстностей, имѣющихъ немалое торговое значеніе, съ существующими усовершенствованными путями сообщенія. Относительно капиталовъ, потребныхъ для осуществленія представленныхъ линій, большинство Членовъ Комитета держалось мнѣнія, что средства желѣзнодорожнаго фонда, усиленнаго въ 1872 г. новымъ (третьимъ) консолидированнымъ займомъ на 15 милл. фунтовъ стерлинговъ *), окажутся достаточными для оплаты, установленнымъ порядкомъ, предстоящихъ выпусковъ облигацій. Реализація же акціонернаго капитала потребуется далеко не для всѣхъ намѣченныхъ линій, такъ какъ часть ихъ, по всей вѣроятности, удастся сдать въ постройку уже существующимъ желѣзнодорожнымъ обществамъ. Указывалось и на то, что курсъ нашихъ фондовъ на иностранныхъ и внутреннихъ рынкахъ служитъ доказательствомъ весьма благопріятнаго положенія нашего кредита въ данную минуту и что такимъ положеніемъ желательно было бы воспользоваться въ цѣляхъ возможно усиленнаго развитія нашей желѣзнодорожной сѣти.

Затѣмъ, по вопросу о цѣнахъ, показанныхъ для 10 дорогъ,

*) Объ этомъ займѣ уже упоминалось въ настоящей главѣ.

Комитетъ обратилъ вниманіе на то, что онѣ выше среднихъ строительныхъ цѣнъ за послѣдніе два года; въ виду, однако, заявленія Графа Бобринскаго, удостовѣрившаго, что онѣ выведены на основаніи правительственныхъ изысканій и сравнительная высота ихъ объясняется вздорожаніемъ рельсовъ и подвижнаго состава на заграничныхъ рынкахъ, Комитетъ единогласно утвердилъ ихъ, причемъ Графъ Бобринской выразилъ надежду на возможность пониженія этихъ цѣнъ въ будущемъ *). На журналѣ Комитета Государемъ была положена Высочайшая резолюція «**Исполнить по мнѣнію большинства, прочее утверждаю**».

Слѣдовательно, проектъ Графа Бобринскаго, несмотря на вызванныя имъ возраженія, прошелъ безъ всякихъ измѣненій,—въ томъ видѣ, въ какомъ онъ былъ представленъ.

Несомнѣнно, что большинство Членовъ Комитета Министровъ имѣло вполнѣ достаточныя основанія считать данную минуту весьма благопріятною для государственнаго кредита Россіи: положеніе нашихъ финансовъ дѣйствительно улучшалось изъ года въ годъ. Каждый новый консолидированный желѣзнодорожный заемъ реализовался по высшей, противъ предыдущаго, эмиссіонной цѣнѣ; еще важнѣе было то обстоятельство, что Статсъ-Секретарю Рейтерну удалось наконецъ, послѣ долгаго ряда хроническихъ дефицитовъ въ государственномъ бюджетѣ, установить равновѣсіе между доходами и расходами страны. Доходы въ видѣ правила стали превышать смѣтныя ожиданія—цифры превышенія равнялись въ 1871 г. 37.496.012 р., а въ 1872 г.—35.284.719 р. Расходы же, несмотря на ежегодныя сверхсмѣтныя ассигнованія, достигавшія въ 1871 г. 41.449.070 р., а въ 1872 г.—50.988.164 р., покрывались поступленіями, отъ которыхъ очищался даже нѣкоторый излишекъ: въ 1871 г. *въ первый разъ послѣ Крымской кампаніи* нашъ бюджетный годъ окончился тѣмъ, что, за покрытіемъ изъ поступившихъ доходовъ всѣхъ назначенныхъ по росписи—а также сверхсмѣтныхъ—расходовъ и за удовлетвореніемъ, кромѣ того, нѣкоторыхъ расходовъ прежняго времени, получился совершенно свободный остатокъ въ 4.564.096 р. Въ 1872 г. подобный же остатокъ также оказался налицо въ

*) См. Журн. Ком. Мин. 5 и 12 Іюня 1873 г.

размѣрѣ 4.487.764 р. *). Вексельный курсъ нашъ продолжалъ держаться въ 1870—1872 г.г. на весьма удовлетворительномъ уровнѣ (76—84 к. мет.=1 р. кред.). Такимъ образомъ всѣ внѣшніе признаки способствовали тому, чтобы вселить убѣжденіе въ возможности вести дѣло желѣзнодорожнаго строительства съ неменьшимъ напряженіемъ энергіи, чѣмъ за предшествовавшіе года.

Едва ли, однако, даже и при такихъ благопріятныхъ условіяхъ, Графъ Бобринской былъ въ правѣ надѣяться, что Министръ Финансовъ, въ угоду его планамъ, отступится на практикѣ отъ одного изъ основныхъ принциповъ своей желѣзнодорожной политики—недопущенія одновременнаго появленія на денежномъ рынкѣ бо̀льшаго количества новыхъ желѣзнодорожныхъ бумагъ, гарантированныхъ русскимъ Правительствомъ. Правда, что Статсъ-Секретарь Рейтернъ въ 1870 г. не противился утвержденію проекта желѣзнодорожной сѣти протяженіемъ въ цѣлыхъ 7,000 верстъ (см. I главу настоящаго тома); но не слѣдуетъ забывать, во первыхъ,—что осуществленіе этой сѣти предполагалось разсрочить на 3—4 года, а во вторыхъ, что Правительство обѣщало тогда свое участіе въ реализаціи исключительно облигаціонныхъ капиталовъ проектированныхъ обществъ, такъ какъ въ то время акціи вновь возникавшихъ желѣзнодорожныхъ компаній, въ видѣ общаго правила, не пользовались казенною гарантіею. Въ настоящемъ же случаѣ существовало предположеніе приступить въ теченіе всего нѣсколькихъ мѣсяцевъ къ проложенію 3,494 верстъ рельсовыхъ путей и, кромѣ того, послѣ признанной самимъ Министромъ Финансовъ, незадолго до того, необходимости не отказывать болѣе въ правительственной гарантіи акціямъ желѣзнодорожныхъ обществъ, предстояло разрѣшить всѣмъ будущимъ компаніямъ пользоваться въ томъ или иномъ объемѣ кредитомъ Государства также и въ дѣлѣ реализаціи акцій, независимо отъ обычной реализаціи ихъ облигацій самимъ Правительствомъ. Если, за всѣмъ тѣмъ, Статсъ-Секретарь Рейтернъ, въ засѣданіи Комитета Министровъ 5 Іюня 1873 г., формально не возражалъ противъ предположеній Министра Путей Сообщенія, то это

*) Всѣ приведенныя цифры взяты изъ объяснительныхъ записокъ Государственнаго Контроля по исполненію государственныхъ росписей за соотвѣтствующіе года.

произошло, по всей вѣроятности, потому, что собственно вопросъ о ближайшемъ способѣ осуществленія каждой изъ проектированныхъ линій не былъ еще поднятъ тогда и самимъ Графомъ Бобринскимъ; между тѣмъ, только послѣ предварительной разработки именно этого вопроса и можно было составить сужденіе относительно предполагаемой Министромъ Путей Сообщенія долѣ участія казны въ намѣченныхъ предпріятіяхъ и, слѣдовательно, только тогда наступала очередь для Министра Финансовъ произнести свое рѣшающее слово. До того времени Статсъ-Секретарь Рейтернъ, какъ видно, не желалъ высказываться по упомянутому вопросу и поэтому могло казаться, что во взглядахъ руководителей двухъ наиболѣе заинтересованныхъ въ дѣлѣ вѣдомствъ царитъ полное единодушіе. На самомъ же дѣлѣ, между ними существовало трудно примиримое принципіальное разногласіе, которое обозначилось весьма рѣзко, какъ только оффиціально зашла рѣчь о дѣйствительномъ приступѣ къ сооруженію вновь включенныхъ въ сѣть линій.

Въ Августѣ 1873 г. Графъ Бобринской внесъ въ Комитетъ Министровъ представленіе о способѣ осуществленія 9-ти изъ утвержденныхъ къ исполненію въ Іюнѣ того же года 14-ти желѣзныхъ дорогъ *): Оренбургской, Донецкой, Уральской, Сумской, Дерптской, Новгородо-Старорусской, Фастовской, Привислянской и Баскунчакской.

Представляя о приступѣ къ сооруженію перечисленныхъ линій, Министръ Путей Сообщенія объяснялъ, что по соглашенію съ Ген. Ад. Грейгомъ (управлявшимъ, въ качествѣ Товарища Министра, Министерствомъ Финансовъ въ теченіе лѣтнихъ мѣсяцевъ 1873 г.—за отсутствіемъ изъ С.-Петербурга Статсъ-Секретаря Рейтерна) **) онъ предполагаетъ отстроить Баскунчакскую солевозную дорогу на счетъ казны, о чемъ и войдетъ впослѣдствіи съ особымъ представленіемъ, 8 же другихъ

---

*) По четыремъ изъ этихъ дорогъ—Мелитопольской, Петровской, Маякской и Раненбургской—не удалось въ теченіе лѣта 1873 г. закончить изслѣдованія, отъ одной же—Голубовской—отказались тѣ лица, которыя предполагали осуществить это предпріятіе, и Министръ Путей Сообщенія находилъ, что «въ дальнѣйшихъ распоряженіяхъ относительно упомянутой дороги надобности нынѣ не предстоитъ» (см. предст. отъ 26 Августа 1873 г. за № 481).

**) Рейтернъ сопутствовалъ въ это время Государю въ Его заграничной поѣздкѣ.

линій—соорудить посредствомъ частныхъ компаній, которыя предстоитъ образовать путемъ подписки на акціи, на точномъ основаніи правилъ 30 Марта 1873 г. Впрочемъ, и изъ этихъ 8-ми дорогъ Графъ Бобринской предвидѣлъ возможность отстроить одну—Оренбургскую—на казенный счетъ, если бы до 1 Января 1874 г. не удалось составить общества для ея осуществленія: въ то время Самарская губернія страдала отъ недорода травъ и хлѣбовъ, и Государь, по всеподданнѣйшему докладу самого же Министра Путей Сообщенія, повелѣлъ озаботиться скорѣйшимъ доставленіемъ мѣстныхъ заработковъ нуждавшемуся населенію путемъ безотлагательнаго приступа къ постройкѣ Оренбургской дороги.

При этомъ Министръ Путей Сообщенія признавалъ желательнымъ, чтобы Правительство,—въ томъ случаѣ, если проектированная частная подписка на акціи образуемыхъ обществъ не покроетъ всего предложеннаго количества акцій,—приняло реализацію части этихъ послѣднихъ на себя.

Затѣмъ Графъ Бобринской заявлялъ, что, въ виду нѣкотораго пониженія цѣнъ на рельсы и полученнаго отъ Министерства Финансовъ согласія на безпошлинный ввозъ—во время сооруженія линіи—допущеннаго къ заказу за границею количества подвижнаго состава и рельсовъ, предположенную первоначально общую стоимость 8-ми представленныхъ для отстройки частными компаніями линій удалось уменьшить на 2.364.015 р. мет.

Нововведенія, проектированныя для уставовъ будущихъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Одновременно съ изложенными предположеніями, Комитету Министровъ предстояло разсмотрѣть еще внесенные Гр. Бобринскимъ проекты уставовъ для всѣхъ предположенныхъ къ осуществленію желѣзнодорожныхъ компаній—проекты, составленные по одному и тому же образцу, выработанному въ Министерствѣ Путей Сообщенія подъ непосредственнымъ наблюденіемъ Гр. Бобринскаго. Въ нихъ заключались нѣкоторыя отступленія отъ прежнихъ уставовъ, сдѣланныя частью въ виду согласованія новыхъ уставовъ съ правилами 30 Марта 1873 г. о порядкѣ разрѣшенія желѣзныхъ дорогъ, частью же для болѣе точнаго опредѣленія обязанностей проектированныхъ обществъ по отношенію къ Правительству и къ акціо-

нерамъ. Наиболѣе существенныя изъ этихъ отступленій сводились къ слѣдующему:

1) Съ цѣлью способствовать развитію въ Россіи производства паровозовъ и остальнаго подвижнаго состава, скрѣпленій къ рельсамъ и телеграфныхъ принадлежностей, введено требованіе пріобрѣтать въ Россіи бо̀льшее, противъ установленнаго для прежняго времени, количество указанныхъ предметовъ: нововведеніе заключалось въ томъ, что *весь* подвижной составъ, кромѣ паровозовъ, и *всѣ* телеграфныя принадлежности новыхъ линій общества обязывались имѣть отечественнаго производства (въ утвержденныхъ еще въ 1872 г. уставахъ такое требованіе распространялось только на товарные вагоны и платформы и лишь на *половину* телеграфныхъ принадлежностей).

Кромѣ того новыми проектами уставовъ требовалось, чтобы, въ случаѣ необходимости заказа паровозовъ и пассажирскихъ вагоновъ послѣ открытія движенія по каждой данной линіи, *всѣ* эти предметы, какъ и прочій подвижной составъ, скрѣпленія и телеграфныя принадлежности, изготовлялись непремѣнно въ Россіи (въ прежнихъ уставахъ допускались въ такихъ случаяхъ заказы *половины* количества потребныхъ паровозовъ и пассажирскихъ вагоновъ за границею).

Иниціатива введенія въ уставы подобнаго рода постановленій принадлежала, собственно говоря, не Министру Путей Сообщенія, а Комитету Министровъ: въ одномъ изъ засѣданій послѣдняго, имѣвшемъ мѣсто еще въ 1872 г., было высказано соображеніе, что при быстромъ расширеніи нашей сѣти рельсовыхъ путей необходимо, для самостоятельнаго развитія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, водворить отечественное машиностроительное производство на болѣе прочныхъ основаніяхъ, чѣмъ это замѣчалось до тѣхъ поръ. Поэтому Комитетъ поручилъ Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ войти въ обсужденіе вопроса о способахъ, которые наиболѣе содѣйствовали бы достиженію такой цѣли, причемъ обратилъ особое вниманіе Графа Бобринскаго и Статсъ-Секретаря Рейтерна на желательность поощренія постройки на русскихъ заводахъ локомотивовъ *).

*) См. Журн. Ком. Мин. 8, 16 и 22 Іюня 1872 г. (по дѣлу о Ростово-Владикавказской жел. дорогѣ).

Результатомъ указаннаго порученія и явились приведенныя выше и согласованныя съ Министерствомъ Финансовъ предположенія Графа Бобринскаго.

2) Согласно правиламъ 1873 г. о разрѣшеніи новыхъ дорогъ, точно установленъ порядокъ производства подписки на акціи будущихъ компаній и въ составъ правленія каждаго общества введенъ директоръ отъ Правительства. Кромѣ того, подробно опредѣлены обязанности и отношенія къ Правительству: главнаго инженера—во время постройки—и управляющаго дорогою—послѣ открытія движенія по линіи.

3) Категорически оговорено, что если расходы какого либо общества, до открытія порученной ему дороги, превзойдутъ размѣры основнаго капитала компаніи, то само общество, безъ всякаго содѣйствія Правительства, обязано изыскать потребныя для довершенія линіи средства. Починъ въ установленіи приведеннаго правила также принадлежалъ всецѣло Комитету Министровъ, который при разсмотрѣніи проекта правилъ 1873 г. указалъ на необходимость включенія изложеннаго постановленія въ будущіе желѣзнодорожные уставы (см. выше).

4) Предположено поставить образованіе запасныхъ капиталовъ въ зависимость не отъ доходовъ каждой линіи, какъ это имѣло мѣсто до того времени *), а отъ размѣра основнаго капитала каждаго общества. Графъ Бобринской объяснялъ, что существовавшая до тѣхъ поръ система не соотвѣтствовала, по его мнѣнію, самой сущности дѣла, такъ какъ потребность въ запасномъ капиталѣ (предназначающемся на ремонтъ дороги и на непредвидѣнные расходы) зависитъ отъ числа и стоимости сооруженій на линіи, а эти послѣднія опредѣляются размѣрами основнаго капитала. Поэтому Министръ Путей Сообщенія считалъ цѣлесообразнымъ отчислять для образованія такихъ капиталовъ изъ *валоваго* дохода

*) По большинству прежнихъ уставовъ принято было отчислять по 5% съ чистой прибыли каждаго предпріятія, пока запасный капиталъ не достигнетъ извѣстной, опредѣленной уставомъ, цифры. На нѣкоторыхъ дорогахъ 5% отчислялись только въ теченіе 10 лѣтъ, послѣдующія же отчисленія были установлены въ размѣрѣ 2%. На четырехъ дорогахъ въ Царствѣ Польскомъ (Варшавско-Вѣнской, Варшавско-Бромбергской, Варшаво-Терешпольской и Лодзинской) отчислялось на составленіе запаснаго капитала всего по 3% чистой прибыли.

каждаго общества ежегодно по 1% съ цифры основнаго капитала, предполагая, что при такомъ порядкѣ запасные капиталы въ непродолжительномъ времени послѣ открытія дорогъ будутъ достигать размѣровъ, достаточныхъ для удовлетворенія различныхъ потребностей новыхъ линій, чего, по свидѣтельству Графа Бобринскаго, не замѣчалось до тѣхъ поръ.

Наряду съ этимъ Графъ Бобринской считалъ еще необходимымъ для каждаго общества имѣть въ своемъ распоряженіи оборотный капиталъ, предназначаемый, какъ говорилось въ проектахъ уставовъ, «на заготовленіе потребностей эксплоатаціи»; на составленіе его отчислялась по расцѣночной вѣдомости опредѣленная часть основнаго капитала *).

4) Предположено предоставить акціонерамъ новыхъ обществъ въ общихъ собраніяхъ право на такое количество голосовъ, которое соотвѣтствуетъ числу принадлежащихъ каждому акціонеру акцій, считая по 30 акцій на голосъ и не ограничивая количества могущихъ быть въ распоряженіи одного акціонера голосовъ какимъ либо предѣломъ, какъ это обыкновенно практиковалось прежде. Желательность введенія въ уставы такого постановленія Графъ Бобринской оправдывалъ слѣдующими соображеніями:

«Существующіе уставы обществъ, большинство которыхъ ограничиваетъ право участія въ общихъ собраніяхъ одного лица десятью голосами, принуждали крупныхъ капиталистовъ держать свои капиталы въ безъименныхъ акціяхъ и пользоваться участіемъ въ собраніи по всѣмъ принадлежащимъ имъ акціямъ чрезъ фиктивную передачу этихъ акцій инымъ лицамъ, которыя и подавали за нихъ голоса. Такой пріемъ невозможно искоренить при допущеніи безъименныхъ акцій, вслѣдствіе чего и слѣдуетъ сдѣлать его излишнимъ чрезъ уничтоженіе ограниченія голосоваго участія въ собраніяхъ. При безграничномъ пользованіи акціонерами правомъ голоса, соотвѣтственно количеству принадлежащихъ каждому акцій,

---

*) Для желѣзныхъ дорогъ первоначальной постройки по уставамъ ихъ обществъ вовсе не были назначаемы оборотные капиталы, но вопросъ о необходимости такихъ капиталовъ для нуждъ эксплоатаціи возбуждался неоднократно самими обществами. Вслѣдствіе этого, по нѣкоторымъ дорогамъ, построеннымъ въ теченіе десятилѣтія 1860—1870 г.г., при составленіи для сооруженія ихъ расцѣночныхъ вѣдомостей выдѣлялась часть строительнаго капитала въ особую рубрику: «на первоначальныя потребности эксплоатаціи».

составъ собраній и веденіе въ нихъ дѣлъ несомнѣнно выиграютъ въ достоинствѣ и откровенности, а значительное количество безъименныхъ акцій постепенно обратится въ акціи именныя, что можетъ считаться весьма счастливымъ исходомъ, такъ какъ только при этомъ условіи обезпечатся порядокъ, отвѣтственность и, слѣдовательно, участіе акціонеровъ въ дѣлахъ общества» *).

Здѣсь приведены лишь главнѣйшія предположенія Министра Путей Сообщенія о необходимѣйшихъ измѣненіяхъ и дополненіяхъ, въ которыхъ, по его убѣжденію, нуждались желѣзнодорожные уставы; кромѣ нихъ онъ проектировалъ еще рядъ хотя и менѣе капитальныхъ, но все же весьма существенныхъ дополненій къ постановленіямъ прежнихъ уставовъ (напр. о постепенномъ, согласномъ съ выясняющимися потребностями движенія, усиленіи перевозочныхъ средствъ, о правахъ владѣльцевъ вышедшихъ въ тиражъ акцій и т. п.). Все это показывало, что задуманный Графомъ Бобринскимъ планъ преобразованія желѣзнодорожныхъ порядковъ былъ разработанъ имъ съ большою тщательностью и что въ данномъ случаѣ приходилось имѣть дѣло со строго мотивированною программою, зрѣло обдуманною во всѣхъ подробностяхъ.

Окончательное обсужденіе предположеній Министра Путей Сообщенія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ и выясненіе положенія, занятаго Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ по отношенію къ этому вопросу.

Обширное дѣло о приступѣ къ постройкѣ еще въ теченіе 1873 г. цѣлаго ряда новыхъ рельсовыхъ путей довольно долго не могло быть доложено Комитету Министровъ: Министръ Финансовъ вернулся изъ за границы только 21 Сентября; незадолго до того уѣхалъ изъ Петербурга Графъ Бобринской **); безъ присутствія же ихъ обоихъ трудно было слушать настолько важное дѣло. Только 23 Октября Комитетъ Министровъ приступилъ къ его обсужденію, которое продолжалось и въ засѣданіяхъ 30 Октября, 1 и 6 Ноября.

Съ самаго начала преній стало яснымъ, что Статсъ-Секретарь Рейтернъ не считаетъ болѣе нужнымъ оставлять невыясненными свои взгляды на условія развитія въ ближайшемъ

---

*) См. представленіе Министра Путей Сообщенія въ Комитетъ Министровъ отъ 27 Августа 1873 г. за № 486.

**) См. Особый Журн. К. М. 1873 г. за № 13 (справка I).

будущемъ нашей рельсовой сѣти. Оказалось, что взгляды эти не измѣнились противъ прежняго времени: Министръ Финансовъ, по обыкновенію, выдвинулъ на первый планъ опасеніе за неблагопріятныя послѣдствія слишкомъ напряженной реализаціи большаго количества желѣзнодорожныхъ цѣнностей въ короткій промежутокъ времени. О поддержкѣ плановъ Графа Бобринскаго не было болѣе рѣчи: напротивъ того, отношенія Статсъ-Секретаря Рейтерна къ Министру Путей Сообщенія стали живо напоминать отношенія его же къ Мельникову, предположенія котораго не разъ бывали парализуемы заявленіями Министра Финансовъ о недостаточности денежныхъ рессурсовъ казны для осуществленія проектовъ Министра Путей Сообщенія. Статсъ-Секретарь Рейтернъ началъ и теперь съ подобнаго же утвержденія: онъ заявилъ, что средства Государства ни въ какомъ случаѣ не позволяютъ строить нѣкоторыя изъ представленныхъ Графомъ Бобринскимъ желѣзнодорожныхъ линій распоряженіемъ Правительства, какъ того желалъ Министръ Путей Сообщенія.

На предположеніе Графа Бобринскаго взять за счетъ Правительства все количество акцій вновь проектированныхъ обществъ, которое можетъ остаться непокрытымъ частною подпискою, Министръ Финансовъ также не выразилъ согласія; по его мнѣнію, было бы вообще осторожнѣе отложить рѣшеніе вопроса о денежномъ участіи Правительства въ сооруженіи той или иной дороги до времени открытія подписки на акціи каждой данной линіи. При этомъ Министръ Финансовъ объявилъ, что онъ пришелъ къ убѣжденію въ недостаточности, для привлеченія подписчиковъ на акціи, временной (15-ти-лѣтней) гарантіи на акціонерные капиталы, которая, по его же настоянію, была включена въ уставы нѣкоторыхъ утвержденныхъ въ 1872 г. компаній (Ряжско-Вяземской, Сызрано-Моршанской и Ростово-Владикавказской дорогъ); для успѣха подписки онъ считалъ, по тогдашнему состоянію денежныхъ рынковъ, необходимымъ даровать акціямъ предположенныхъ къ образованію обществъ гарантію на весь концессіонный срокъ, какъ это практиковалось въ 60-хъ годахъ.

Послѣднее заявленіе было равносильно признанію временной гарантіи акцій не болѣе, какъ полу-мѣрою: очевидно, что въ глазахъ самого Министра Финансовъ подобнаго рода гарантія

представлялась средствомъ, недостаточнымъ для повышенія биржевой цѣны желѣзнодорожныхъ акцій—цѣли, къ которой стремилось Правительство (см. выше). Но разъ Статсъ-Секретарь Рейтернъ призналъ необходимость возвращенія къ прежней системѣ гарантіи акцій, у него не могло не родиться того же опасенія, которое имъ неоднократно высказывалось въ 60-хъ годахъ,—опасенія за устойчивость нашего кредита въ случаѣ появленія на денежномъ рынкѣ слишкомъ большаго количества гарантированныхъ Правительствомъ бумагъ частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній, выпущенныхъ распоряженіемъ этихъ компаній, а не Правительства, какъ консолидированные займы. Такъ и случилось на самомъ дѣлѣ: Министръ Финансовъ призналъ, что одновременное присвоеніе гарантіи всѣмъ проектированнымъ Министромъ Путей Сообщенія 8-ми желѣзнымъ дорогамъ не соотвѣтствовало бы «необходимой въ трудномъ дѣлѣ сооруженія рельсовыхъ путей постепенности», и считалъ нужнымъ по возможности ограничить число предназначенныхъ къ постройкѣ линій.

Наконецъ, Статсъ-Секретарь Рейтернъ энергически возсталъ противъ предположенія Гр. Бобринскаго о заблаговременномъ объявленіи реализаціонной цѣны акцій проектированныхъ компаній. По этому поводу Министръ Финансовъ объяснилъ, что согласно обще-принятому порядку, при выпускахъ всякихъ бумагъ, въ которыхъ заинтересовано Правительство, подписная цѣна сохраняется въ строгой тайнѣ почти до самаго дня объявленія подписки и дѣлается только тогда извѣстною публикѣ. Слишкомъ поспѣшное разглашеніе реализаціонной цѣны, цифра которой, для привлеченія подписчиковъ, должна непремѣнно быть нѣсколько ниже биржевой стоимости прежде выпущенныхъ однородныхъ цѣнностей, по убѣжденію Статсъ-Секретаря Рейтерна, неминуемо повело бы къ искусственному пониженію курса обращающихся на биржѣ желѣзнодорожныхъ гарантированныхъ бумагъ, и даже государственныхъ фондовъ.

Чтобы съ возможною убѣдительностью мотивировать всѣ приведенныя возраженія противъ предположеній Гр. Бобринскаго, Министръ Финансовъ, въ одномъ изъ засѣданій Комитета, посвященныхъ разсматриваемому дѣлу, представилъ въ своей рѣчи обстоятельную картину положенія иностранныхъ денежныхъ рынковъ къ концу 1873 г.

Весною этого года, говорилъ онъ, разразился въ Вѣнѣ биржевой погромъ, произведенный чрезмѣрнымъ развитіемъ въ Австріи спекулятивнаго духа. Допущенныя австрійскимъ правительствомъ разнаго рода финансовыя предпріятія, чрезмѣрный выпускъ процентныхъ бумагъ и искусственное возвышеніе ихъ цѣны биржевою игрою привели вѣнскую биржу къ полной паникѣ и кризисъ этотъ въ послѣднія шесть недѣль распространился отчасти даже и на Берлинъ. Но упадокъ биржевыхъ цѣнностей не коснулся ни солидныхъ торговыхъ предпріятій, ни русскихъ правительственныхъ фондовъ. Напротивъ того, никогда еще наши государственныя бумаги, постоянно въ послѣдніе три года возвышавшіяся въ цѣнѣ (по нѣкоторымъ бумагамъ это возвышеніе доходило до 20%), не стояли такъ высоко—и это весьма понятно: изъ европейскихъ правительствъ, пользующихся на денежномъ рынкѣ прочнымъ кредитомъ, Англія уже много лѣтъ не выпускала никакихъ займовъ; Пруссія въ послѣднее время выкупаетъ свои фонды; новые выпуски бумагъ производитъ лишь Австрія, фонды которой выдержали и нынѣшній кризисъ, и Россія, кредитъ которой стоитъ высоко. Не только въ Голландіи съ нетерпѣніемъ ожидаютъ, по отзывамъ банкировъ, всякаго новаго выпуска русскихъ, гарантированныхъ Правительствомъ, бумагъ, но даже во Франціи русскіе фонды, по полученнымъ Министерствомъ Финансовъ свѣдѣніямъ, предпочитаютъ другимъ помѣщеніямъ и высоко котируютъ на парижской биржѣ. Но независимо отъ австро-прусскаго биржеваго погрома, кризисъ совершенно другаго рода возникъ въ Англіи. Причину этого явленія слѣдуетъ, какъ объяснялъ Статсъ-Секретарь Рейтернъ, искать въ особенностяхъ англійской торговли и банковой организаціи. Англія служитъ въ настоящее время средоточіемъ всемірной торговли золотомъ: къ ней притекаетъ золото изъ всѣхъ странъ, его производящихъ, и потомъ уже распредѣляется между государствами европейскаго континента. Въ послѣднее же время одно государство, служившее всегда обильнымъ источникомъ ввоза въ Англію золота,—Сѣверная Америка—вслѣдствіе постигшаго ее банковаго потрясенія не только не вывозила золота, но потребовала даже привоза его изъ Англіи. Поэтому Англійскій банкъ, обязанный закономъ при выпускѣ банковыхъ билетовъ свыше извѣстной нормы имѣть соотвѣтствующее обезпеченіе золотомъ, стѣснилъ выда-

ваемый имъ кредитъ быстрымъ возвышеніемъ учетнаго процента съ 3% на 9% и старается пріобрѣтать золото займами и другими средствами. Хотя можно надѣяться, что наступившее въ Англіи денежное стѣсненіе минуетъ въ непродолжительномъ времени, но обстоятельство это, какъ напомнилъ Министръ Финансовъ, побуждаетъ къ крайней осторожности въ пользованіи въ настоящую минуту нашимъ государственнымъ кредитомъ, въ полной зависимости отъ котораго находится все наше желѣзнодорожное дѣло. Чѣмъ выше то довѣріе, которое питаютъ къ нашему Правительству капиталисты Европы, еще разъ повторялъ Министръ Финансовъ, тѣмъ съ большею осмотрительностью слѣдуетъ приступать къ каждому новому выпуску гарантированныхъ цѣнностей.

И такъ, Статсъ-Секретарь Рейтернъ отнюдь не былъ склоненъ измѣнять своему коренному правилу—не напрягать чрезмѣрно кредитоспособности Государства; напротивъ того, онъ, какъ и прежде, считалъ своимъ долгомъ неизмѣнно держаться этого начала и ревниво охранять его. Въ частности, въ разсматриваемое время, осторожность въ пользованіи кредитомъ, рекомендуемая Министромъ Финансовъ, являлась тѣмъ болѣе понятною, что Рейтернъ несомнѣнно предвидѣлъ въ недалекомъ будущемъ необходимость изысканія средствъ для ликвидаціи расходовъ по окончившейся въ 1873 г. Хивинской кампаніи, которая обошлась Россіи далеко не дешево и была, по всей вѣроятности, одною изъ причинъ тому, что 1873 г., вопреки ожиданіямъ, закончился дефицитомъ въ 1.198.014 р. *).

Совокупностью всѣхъ этихъ обстоятельствъ, казалось бы, достаточно объясняется положеніе, занятое Министромъ Финансовъ по отношенію къ проекту Графа Бобринскаго. При всемъ томъ, трудно не задаться вопросомъ, почему Статсъ-Секретарь Рейтернъ не формулировалъ одного изъ своихъ возраженій—а именно возраженія противъ предварительнаго объявленія реализаціонной цѣны акцій—гораздо ранѣе, при

---

*) По свидѣтельству Государственнаго Контроля (отчетъ по исполненію росписи 1873 г.) сумма разрѣшенныхъ Военному Министерству въ 1873 г. сверхсмѣтныхъ кредитовъ, сравнительно съ цифрою такихъ же кредитовъ, открытыхъ ему въ 1872 г., представляла увеличеніе на 18½%.

первоначальномъ разсмотрѣніи проекта Графа Бобринскаго о новомъ порядкѣ разрѣшенія постройки желѣзныхъ дорогъ? Въ этомъ проектѣ и въ особенности въ соображеніяхъ къ нему ясно высказана была мысль, что реализаціонную цѣну акцій предполагалось опубликовывать *заблаговременно*, включая эту цифру въ уставы компаній. Постановленіе такого рода вошло и въ текстъ Высочайше утвержденныхъ 30 Марта 1873 г. правилъ *). Слѣдовательно, Министръ Финансовъ въ разсматриваемомъ случаѣ требовалъ измѣнить постановленіе, оффиціально уже утвержденное, но нежелательное, по его мнѣнію, для примѣненія на практикѣ. Соображенія, которыми мотивировалось отрицательное отношеніе къ этой мѣрѣ, были не такого свойства, чтобы они могли возникнуть у Статсъ-Секретаря Рейтерна лишь послѣ его заграничной поѣздки; какъ говорилъ самъ Министръ Финансовъ, онъ возражалъ во имя поддержанія порядка, принятаго при *всѣхъ предшествовавшихъ кредитныхъ операціяхъ нашего Правительства*. Почему онъ высказался не при самомъ обсужденіи редакціи новыхъ правилъ, а лишь нѣсколько мѣсяцевъ спустя—этотъ вопросъ въ настоящее время можно только поставить, но удовлетворительно отвѣтить на него не представляется возможности—за отсутствіемъ сколько нибудь достовѣрныхъ данныхъ для такого отвѣта.

Рѣшеніе Комитета Министровъ ограничиться образованіемъ 4-хъ желѣзнодорожныхъ компаній и видоизмѣненія, введенныя въ составленные для нихъ проекты уставовъ.

Доводы Министра Финансовъ произвели желаемое имъ впечатлѣніе: на сторонѣ Статсъ-Секретаря Рейтерна оказались всѣ Члены Комитета Министровъ. Графъ Бобринской, признавая, что въ вопросахъ, касающихся финансовой стороны желѣзнодорожнаго дѣла, голосъ Статсъ-Секретаря Рейтерна имѣетъ рѣшающее значеніе, увидѣлъ себя вынужденнымъ уступить мнѣнію большинства. Онъ согласился ограничиться для ближайшаго будущаго приступомъ къ образованію лишь двухъ обществъ: 1) Оренбургской желѣзной дороги, о ско-

*) § 5 этихъ правилъ содержалъ постановленіе, гласившее такъ:..... «на случай учрежденія акціонернаго общества представляется Министромъ (Путей Сообщенія) въ Комитетъ Министровъ проектъ устава онаго съ опредѣленіемъ въ немъ основнаго капитала общества, вида и размѣра правительственнаго содѣйствія какъ для помѣщенія акцій и облигацій сего общества, такъ и для обезпеченія доходовъ онаго». Затѣмъ въ § 8 (пунктъ 6) правительственной Коммисіи, завѣдующей подпискою на акціи, предписывается публиковать, не менѣе трехъ разъ, между прочимъ «строительную и реализаціонную цѣну дороги и подписную цѣну акцій».

рѣшемъ сооруженіи которой незадолго до того состоялось Высочайшее повелѣніе, и 2) Фастовской линіи, какъ обѣщавшей успѣшную подписку на акціи въ виду ожидаемой доходности ея. Въ Комитетѣ раздались, однако, голоса, потребовавшіе присоединенія къ этимъ двумъ линіямъ еще двухъ изъ представленныхъ первоначально дорогъ: Уральской и Привислянской. На осуществленіи первой особенно настаивалъ Принцъ Петръ Георгіевичъ Ольденбургскій, указывая на ея важное значеніе для нашей горнозаводской промышленности; за вторую стоялъ Статсъ-Секретарь Набоковъ (Главноуправляющій Собственною Его Величества Канцеляріею по дѣламъ Царства Польскаго), заявившій, что какъ стратегическія, такъ и экономическія нужды польскихъ губерній требуютъ безотлагательной ея отстройки, о которой уже давно хлопочутъ какъ частныя лица, такъ и Намѣстникъ въ Царствѣ Польскомъ.

За изъявленнымъ Министромъ Финансовъ согласіемъ на исполненіе этихъ требованій, было рѣшено остановиться на образованіи обществъ для сооруженія 4-хъ желѣзнодорожныхъ линій, о которыхъ только что была рѣчь: *Оренбургской, Фастовской, Уральской и Привислянской.* Къ образованію обществъ предполагалось примѣнить правила 1873 г., съ тѣмъ лишь измѣненіемъ, которое обусловливалось изложеннымъ выше заявленіемъ Министра Финансовъ о непрактичности заблаговременнаго объявленія реализаціонной цѣны акцій: уставы будущихъ компаній имѣлось въ виду обнародовать до объявленія подписки на акціи, какъ того требовали упомянутыя правила, но Комитетъ нашелъ «болѣе соотвѣтственнымъ положенію денежнаго рынка и необходимой въ настоящемъ финансовомъ вопросѣ строгой тайнѣ» опубликовать ихъ безъ обозначенія цифры основныхъ капиталовъ. Единственное, о чемъ Комитетъ счелъ возможнымъ сохранить упоминаніе въ уставахъ, было обѣщаніе Правительства реализовать облигаціи будущихъ компаній по 88% за сто. Такое рѣшеніе было вызвано объясненіемъ Министра Финансовъ, засвидѣтельствовавшаго, что онъ считаетъ обезпеченнымъ, въ виду благопріятнаго положенія нашего кредита, успѣхъ дальнѣйшихъ консолидированныхъ займовъ и потому признаетъ возможнымъ реализовать облигаціи 4-хъ проектированныхъ компаній по указанной выше цѣнѣ, т. е. на 4% выше противъ произведенныхъ уже существовавшимъ обществамъ отпусковъ

въ счетъ ихъ облигаціонныхъ капиталовъ. Статсъ-Секретарь Рейтернъ имѣлъ полнѣйшее основаніе говорить съ такою увѣренностью: къ тому времени имъ уже было заключено съ заграничными банкирами условіе на реализацію 4-го выпуска консолидированныхъ облигацій, по эмиссіонной цѣнѣ, еще возвысившейся противъ прежнихъ выпусковъ и дошедшей до 91% *).

Исключивъ изъ внесенныхъ Министромъ Путей Сообщенія проектовъ уставовъ цифру основныхъ капиталовъ предназначенныхъ къ образованію компаній, Комитетъ сдѣлалъ въ этихъ проектахъ нѣсколько другихъ существенныхъ измѣненій.

Такъ, по поводу предположенія Графа Бобринскаго о новомъ порядкѣ образованія запасныхъ капиталовъ для желѣзнодорожныхъ обществъ Комитетъ нашелъ, что при дарованіи компаніямъ полной гарантіи на весь ихъ основной капиталъ (какъ это было рѣшено согласно съ мнѣніемъ Министра Финансовъ) отчисленіе въ запасный капиталъ изъ валоваго сбора столь значительной части, какъ 1% съ основнаго капитала каждой компаніи, равнялось бы, при возможной малодоходности нѣкоторыхъ линій, увеличенію гарантіи на цѣлый процентъ и образованію на счетъ Государственнаго Казначейства спеціальныхъ по каждой дорогѣ запасовъ. Такой порядокъ, по убѣжденію Комитета, былъ бы тѣмъ болѣе обременителенъ для интересовъ казны, что необходимость въ резервныхъ средствахъ можетъ представиться лишь въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ, когда увеличившееся движеніе могло бы доставить и необходимыя для ремонта каждой дороги суммы. Поэтому Комитетъ пришелъ къ заключенію, что представлялось бы болѣе осторожнымъ допустить пока лишь нѣкоторое увеличеніе принятаго размѣра отчисленія въ запасъ, а именно до $^1/_3$% съ основнаго капитала каждаго общества, съ отдѣленіемъ суммы этой изъ чистаго дохода за покрытіемъ поступающими сборами необходимыхъ эксплоатаціонныхъ расходовъ.

Другое замѣчаніе Комитета касалось поднятаго Графомъ

---

*) Высочайшее повелѣніе о заключеніи этого займа состоялось 14 Ноября 1873 г.; часть его была выпущена въ Россіи съ назначеніемъ эмиссіонной цѣны въ 93%.

Бобринскимъ вопроса о дарованіи каждому акціонеру на общихъ собраніяхъ права имѣть количество голосовъ сообразно количеству представленныхъ имъ акцій, безъ обычнаго до того времени ограниченія такого права цифрою въ 5 или 10 голосовъ. Комитетъ хотя и соглашался съ Министромъ Путей Сообщенія въ томъ, что существующій порядокъ можетъ иногда давать поводъ къ злоупотребленіямъ, однако, призналъ болѣе полезнымъ, «въ видахъ необходимой постепенности въ законодательныхъ мѣрахъ», установить лишь нѣкоторое ограниченіе въ предъявляемыхъ однимъ акціонеромъ голосахъ. Количество голосовъ каждаго акціонера, по мнѣнію Комитета, не должно было бы превышать числа, обусловливаемаго владѣніемъ одною десятою частью всего акціонернаго капитала компаніи.

Всѣ другія нововведенія, предположенныя Графомъ Бобринскимъ для уставовъ имѣвшихъ образоваться обществъ, Комитетъ всецѣло одобрилъ; если въ изложеніи ихъ и были сдѣланы нѣкоторыя поправки, то ими преслѣдовались цѣли по преимуществу редакціонныя.

Положеніе Комитета и проекты уставовъ получили Высочайшее утвержденіе 13 Ноября 1873 г.

Характеръ отношеній, установившихся между Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ къ концу 1873 года.

Въ разсмотрѣнномъ дѣлѣ Графъ Бобринской въ первый разъ испыталъ серьезный неуспѣхъ; до тѣхъ поръ ему, какъ извѣстно, удавалось проводить въ высшихъ государственныхъ учрежденіяхъ всѣ свои предположенія, касавшіяся желѣзныхъ дорогъ. Теперь же на его пути сталъ убѣжденный противникъ въ лицѣ Рейтерна. Послѣ описанныхъ засѣданій Комитета Министровъ не оставалось сомнѣнія въ томъ, что между Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ существуетъ коренное разногласіе по нѣсколькимъ пунктамъ программы Графа Бобринскаго и что молчаніе Статсъ-Секретаря Рейтерна во время обсужденія правилъ 1873 г. лишь по недоразумѣнію могло быть принято за согласіе на осуществленіе плановъ Графа Бобринскаго. Прежде всего оказалось, что Министръ Финансовъ попрежнему противится сооруженію желѣзнодорожныхъ линій средствами Правительства. Положимъ, что Ст. Секр. Рейтернъ, затронувъ этотъ вопросъ въ засѣданіяхъ 23 и 30 Октября, изложилъ его въ такой формѣ, которая исключала возможность обвиненія его въ нежеланіи допу-

стить примѣненіе на практикѣ одного изъ принциповъ, легшихъ въ основаніе Высочайше одобренныхъ въ 1873 г. правилъ,—правилъ, которыми ставилась альтернатива: строить рельсовые пути или посредствомъ частныхъ компаній или на счетъ казны; онъ говорилъ, что «средства Государственнаго Казначейства не позволяли бы строить нѣкоторыя изъ представленныхъ дорогъ отъ Правительства, какъ предполагалъ Графъ Бобринской». Такое заявленіе допускало толкованіе, что Министръ Финансовъ возражалъ противъ постройки рельсовыхъ путей казною *въ данную минуту*, по существу не отвергая цѣлесообразности сооруженія желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ Правительства. Но подобное толкованіе могли давать словамъ Министра Финансовъ только лица, мало знакомыя со всею его предшествовавшею дѣятельностью на поприщѣ желѣзнодорожной политики; Графъ Бобринской, конечно, не принадлежалъ къ ихъ числу и, по всей вѣроятности, придалъ формѣ, въ которую облекъ свое заявленіе Статсъ-Секретарь Рейтернъ, значеніе лишь ораторскаго пріема. Во всякомъ случаѣ онъ долженъ былъ понять, что ему не удастся безъ борьбы осуществить на практикѣ свое основное предположеніе о возстановленіи отвергнутой системы сооруженія рельсовыхъ путей Правительствомъ.

Поддержанію такого убѣжденія могъ способствовать еще одинъ, неблагопріятный для видовъ Графа Бобринскаго, признакъ: Статсъ-Секретарь Рейтернъ не задумался, по вопросу о включеніи въ желѣзнодорожные уставы цифры основнаго капитала каждой компаніи, возражать — и на этотъ разъ безъ всякихъ обиняковъ — противъ примѣненія такой мѣры на практикѣ, несмотря на то, что она въ принципѣ должна была считаться уже утвержденною, и потребовать ея отмѣны, на которой съумѣлъ настоять. Это былъ прецедентъ, который дѣлалъ вѣроятнымъ повтореніе подобнаго же шага въ будущемъ; приходилось допустить, что не только принципіально провозглашенному въ 1873 г. началу равноправности казеннаго и частнаго желѣзнодорожнаго строительства, но и всей разработанной Графомъ Бобринскимъ системѣ разрѣшенія новыхъ желѣзныхъ дорогъ, грозитъ опасность. Министру Путей Сообщенія предстояло готовиться къ энергичной защитѣ своихъ предположеній противъ возможныхъ нападокъ на нихъ въ будущемъ.

Послѣдующія событія показали, что Графа Бобринскаго ожидало именно такое будущее: между нимъ и Министромъ Финансовъ завязалась упорная борьба, на которую съ обѣихъ сторонъ было потрачено много ума, силы воли и находчивости. Къ описанію различныхъ стадій этой борьбы теперь и предстоитъ перейти.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

(1873—1874 г.г.).

Какъ уже указано въ предшествующей главѣ, Высочайше утвержденнымъ 13 Ноября 1873 г. положеніемъ Комитета Министровъ было постановлено распубликовать уставы четырехъ предназначенныхъ къ учрежденію обществъ (Оренбургской, Фастовской, Уральской и Привислянской желѣзныхъ дорогъ) безъ обозначенія въ нихъ цифръ основныхъ капиталовъ, размѣръ которыхъ имѣлъ быть опредѣленъ позднѣе, по установленіи реализаціонной цѣны акцій. Эта послѣдняя должна была явиться результатомъ соглашенія между Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ; въ случаѣ же, если бы соглашенія не было достигнуто, спорный вопросъ подлежалъ разрѣшенію Комитета Министровъ.

Вопросы: а) о гарантіи и б) о реализаціонной цѣнѣ акцій предположенныхъ къ учрежденію желѣзнодорожныхъ компаній.

На возможность такого соглашенія при данныхъ обстоятельствахъ оставалось мало надежды: это не замедлило выясниться при самомъ возникновеніи переписки между главными начальниками заинтересованныхъ вѣдомствъ. Они смотрѣли на дѣло съ совершенно различныхъ точекъ зрѣнія. Статсъ-Секретарь Рейтернъ, какъ Министръ Финансовъ, имѣлъ въ виду главнымъ образомъ интересы государственнаго кредита Россіи и поэтому заботился объ обезпеченіи акціямъ возможно высокой эмиссіонной цѣны, приближающейся къ тогдашней котировкѣ прочихъ нашихъ желѣзнодорожныхъ бумагъ на иностранныхъ биржахъ. При этомъ онъ прекрасно сознавалъ, что для достиженія такой цѣли необходимо обѣщать подписчикамъ на предположенныя къ выпуску акціи какую нибудь ощутительную выгоду. Пятнадцатилѣтнюю гарантію онъ не задолго до того самъ призналъ недостаточною; теперь онъ пришелъ къ убѣжденію, что и возвращеніе къ прежней

системѣ дарованія акціонерному капиталу гарантіи на весь концессіонный срокъ не составило бы, при тогдашнемъ положеніи денежныхъ рынковъ, приманки, достаточно сильной для созданія успѣха подпискѣ. По мнѣнію Министра Финансовъ, желаемой реализаціонной цѣны можно было ожидать только при условіи принятія на себя Правительствомъ ручательства за такой ежегодный доходъ на акціи, неизмѣнное полученіе котораго не могли бы нарушить никакія случайности и на который не могли бы быть обращены никакія взысканія съ чьей бы то ни было стороны. Онъ имѣлъ, такимъ образомъ, въ виду гарантію абсолютную, присвоенную каждой акціи, какъ таковой, и уплачиваемую не обществу, а держателю каждой акціи.

Естественно, что Министръ Путей Сообщенія, съ своей точки зрѣнія, не могъ сочувствовать подобной комбинаціи: въ его цѣли, для достиженія которыхъ имъ были выработаны правила 30 Марта 1873 г. о новомъ порядкѣ разрѣшенія желѣзныхъ дорогъ, входило созданіе такихъ акціонерныхъ компаній, участники которыхъ были бы ближайшимъ и непосредственнымъ образомъ заинтересованы въ ходѣ дѣлъ предпріятія; только при этомъ условіи Графъ Бобринской надѣялся воспрепятствовать дальнѣйшему возникновенію фиктивныхъ обществъ, противозаконныя дѣйствія которыхъ онъ раскрылъ въ своемъ всеподданнѣйшемъ докладѣ, посвященномъ разсматриваемому вопросу (см. предшествующую главу). Планъ же Статсъ-Секретаря Рейтерна, согласно отзыву Министра Путей Сообщенія, велъ къ цѣли, прямо противоположной: съ осуществленіемъ его, какъ думалъ Графъ Бобринской, будетъ уничтожена возможность учрежденія желѣзнодорожныхъ компаній, солидарныхъ съ пользами предпріятія, потому что владѣльцы безусловно гарантированныхъ акцій, обезпеченные непремѣнною и непрерывною рентою въ теченіе 81 года, не могутъ проявлять надлежащаго интереса къ дѣламъ общества, не имѣющимъ никакого вліянія на ихъ доходы *).

---

*) Эти объясненія заимствованы изъ позднѣйшаго представленія Министра Путей Сообщенія въ Комитетъ Министровъ (по дѣлу о сооруженіи Донецкой и Мелитопольской желѣзныхъ дорогъ) отъ 31 Мая 1874 г. за № 3375, гдѣ онъ подробно описываетъ возникновеніе обществъ дорогъ Оренбургской, Фастовской, Уральской и Привислянской.

Передача обнаружившагося между Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ разногласія на разсмотрѣніе Комитета Финансовъ и результаты этой мѣры.

Сговориться было очевидно невозможно и оставалось представить дѣло на разрѣшеніе Комитета Министровъ. Но тутъ Рейтернъ возбудилъ вопросъ о томъ, не вращается ли возникшій между нимъ и Министромъ Путей Сообщенія споръ собственно въ области такихъ вопросовъ, которые тѣсно связаны съ организаціею всей системы нашего государственнаго кредита, и не удобнѣе ли было бы обсудить его не въ КомитетѢ Министровъ, какъ было предуказано Высочайшимъ повелѣніемъ 13 Ноября 1872 г., а въ КомитетѢ Финансовъ, какъ учрежденіи, спеціально вѣдающемъ подобнаго рода вопросы. Онъ воспользовался своимъ вліяніемъ, чтобы склонить Государя видоизмѣнить свое первоначальное рѣшеніе, и затѣмъ въ Декабрѣ 1873 г. объявилъ Комитету Министровъ Высочайшее повелѣніе о внесеніи возникшаго между нимъ, Министромъ Финансовъ, и Министромъ Путей Сообщенія разногласія на разсмотрѣніе Комитета Финансовъ.

Съ этой минуты въ исходѢ спора едва ли можно было сомнѣваться: въ глазахъ Членовъ Комитета Финансовъ, при непосредственномъ содѢйствіи и одобреніи которыхъ Рейтерномъ былъ проведенъ рядъ мѣръ, возстановившихъ наше бюджетное равновѣсіе, авторитетъ Министра Финансовъ стоялъ настолько высоко, что трудно было ожидать съ ихъ стороны какихъ либо существенныхъ возраженій, тѣмъ болѣе, что Рейтернъ ставилъ осуществленіе своего проекта въ связь съ общимъ вопросомъ о поддержаніи государственнаго и, въ частности, желѣзнодорожнаго кредита Россіи. Несмотря на представленную Графомъ Бобринскимъ записку, гдѢ онъ твердо отстаивалъ свои взгляды, впечатлѣніе получилось не въ его пользу.

Министръ Путей Сообщенія въ упомянутой запискѢ ожидалъ отъ принятія предложенія Министра Финансовъ самыхъ нежелательныхъ послѢдствій. «Если акціямъ будетъ дарована безусловная гарантія, писалъ онъ, то вся польза правилъ 1873 г. исчезнетъ; къ дѣлу вновь привлекутся личности, руководимыя не пользою предпріятія, а извлеченіемъ выгодъ изъ безграничнаго кредита, открытаго для желѣзнодорожныхъ обществъ въ Государственномъ Казначействѣ». При такихъ условіяхъ, Правительству, въ видахъ обезпеченія себя отъ преувеличенныхъ требованій приплатъ въ счетъ абсолютной гарантіи, оставалось бы только одно—налагать запрещенія на

всѣ доходы обществъ и непрерывно контролировать ихъ расходы, а такая мѣра несомнѣнно была бы крайностью: «при устройствѣ такой опеки не осталось бы болѣе обществъ, ибо они обратились бы въ правительственныя учрежденія самой сложной, неудобной и убыточной формы, которую себѣ только можно вообразить» *).

Всѣ эти возраженія не помѣшали Статсъ-Секретарю Рейтерну поставить на своемъ. Въ засѣданіи Комитета Финансовъ, имѣвшемъ мѣсто 21 Января 1874 г., онъ главнымъ образомъ старался разъяснить, въ чемъ, на его взглядъ, заключается сущность абсолютной гарантіи на акціи и почему онъ высказывается за ея примѣненіе. При гарантіи безусловной, т. е. принадлежащей каждой отдѣльной акціи, говорилъ онъ, Правительство вовсе не обязывается платить въ какомъ либо случаѣ больше гарантированной суммы, но, дѣйствительно, лишается права не признать гарантіи вступившею въ силу, разъ акціи выпущены—даже если бы дорога не была выстроена; равнымъ образомъ Правительство не можетъ впослѣдствіи ограничить гарантію отнесеніемъ на гарантированный доходъ процентовъ и погашенія по займамъ, которые тѣмъ временемъ могли сдѣлаться необходимыми для поддержанія или усиленія эксплоатаціи линіи. При условной же гарантіи Правительство могло бы принять обѣ эти мѣры—и въ этомъ разница между абсолютною и условною гарантіею. На дѣлѣ, однако же, какъ утверждалъ Статсъ-Секретарь Рейтернъ, Правительство никогда не рѣшится на отказъ въ разъ дарованной гарантіи, или на ограниченіе ея размѣра, изъ опасенія уронить свой кредитъ и произвести застой въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства; даже при неисправности желѣзнодорожныхъ компаній, имъ всегда оказывались пособія отъ казны.

Министръ Финансовъ не считалъ нужнымъ отрицать, что абсолютная гарантія пожалуй сдѣлаетъ нѣкоторыя общества, какъ онъ выразился, «менѣе рачительными», но спѣшилъ оговориться, что это опасеніе можетъ относиться только къ тѣмъ компаніямъ, доходъ которыхъ, сверхъ гарантированнаго, безнадеженъ; впрочемъ для воздѣйствія на подобныя компаніи предусмотрѣнъ въ уставахъ цѣлый рядъ мѣръ (отпуски обще-

*) Записка Министра Путей Сообщенія отъ 8 Января 1874 г. (приложеніе къ дѣлу Комитета Финансовъ № 112 того же года).

ствамъ денежныхъ суммъ, которыя полностью хранятся въ распоряженіи Правительства, лишь послѣ исполненія извѣстной части работъ, включеніе въ правленіе директора отъ Правительства и т. д.). Если при теперешней редакціи уставовъ оказался бы недостатокъ строительнаго капитала для осуществленія какой либо дороги, то это было бы послѣдствіемъ обстоятельствъ непредвидѣнныхъ, которыя во всякомъ случаѣ побудили бы Правительство прйдти на помощь данному обществу, будь акціямъ его присвоена гарантія абсолютная или условная.

Изъ этого Статсъ-Секретарь Рейтернъ выводилъ заключеніе, что практической разницы между двумя указанными видами гарантіи не существуетъ; между тѣмъ, при тогдашнихъ условіяхъ, помѣстить акціи въ твердыя руки безъ дарованія имъ абсолютной гарантіи, по убѣжденію Министра Финансовъ, было дѣломъ невозможнымъ. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ, свидѣтельствовалъ онъ, покупались даже негарантированныя акціи, но бездоходность вновь открывавшихся желѣзнодорожныхъ путей съ теченіемъ времени сдѣлала помѣщеніе подобнаго рода цѣнностей затруднительнымъ и принудило Правительство даровать нѣсколькимъ компаніямъ 15-ти-лѣтнюю условную гарантію на ихъ акціи, а одной (обществу Лозово-Севастопольской дороги)—даже полную, на весь концессіонный срокъ. Мѣра эта не возстановила, однако, довѣрія къ желѣзнодорожнымъ акціямъ у той массы публики, которая жертвуетъ свои сбереженія на покупку дивидендныхъ бумагъ. Между тѣмъ, средства этой публики въ общемъ превышаютъ тѣ рессурсы, которыми располагаютъ банки и крупные капиталисты: такіе люди покупаютъ акціи не для перепродажи ихъ, а для полученія дохода и держатъ ихъ въ крѣпкихъ рукахъ, облегчая Правительству возможность дѣлать новые выпуски однородныхъ бумагъ по возвышающимся цѣнамъ. Этихъ то покупателей и надо привлечь къ подпискѣ; но они не откликнутся, если акціи будутъ гарантированы лишь условно и держатели ихъ не будутъ ограждены отъ всякихъ случайностей *).

Такимъ образомъ, изъ словъ Министра Финансовъ оказывалось, что онъ стремится къ той же цѣли, какъ и Графъ Бобринской, т. е. къ размѣщенію акцій въ рукахъ мелкихъ

*) См. дѣло Комитета Финансовъ 1874 г. № 112 (журналъ засѣданія 21 Января).

капиталистовъ, а не банкировъ и биржевыхъ дѣльцовъ, но надѣется достигнуть ожидаемаго результата иными средствами, чѣмъ Министръ Путей Сообщенія. Въ виду такой постановки вопроса Комитетъ Финансовъ единогласно присоединился къ Статсъ-Секретарю Рейтерну. Акціямъ было рѣшено присвоить абсолютную гарантію, причемъ, для избѣжанія всякихъ недоразумѣній въ будущемъ, признано желательнымъ оговорить, съ одной стороны,—что Правительство не обязано платить обществамъ болѣе точно опредѣленной гарантированной суммы, а съ другой,—что на эту сумму не могутъ быть обращены никакія взысканія кредиторовъ имѣющихъ образоваться компаній.

Оставался вопросъ о реализаціонной цѣнѣ акцій; онъ былъ также рѣшенъ безъ всякихъ колебаній. Комитетъ, согласно съ мнѣніемъ Министра Финансовъ, призналъ, что эмиссіонный курсъ акцій ни въ какомъ случаѣ не долженъ быть ниже 93 за 100—цѣны, по которой котировалась выпущенная въ Россіи часть послѣдняго консолидированнаго займа (четвертаго; см. предшествующую главу). Всякое пониженіе реализаціоннаго курса новыхъ желѣзнодорожныхъ цѣнностей, по свидѣтельству Комитета, произвело бы невыгодное для Россіи впечатлѣніе за границею, гдѣ наши желѣзнодорожныя бумаги, по свѣдѣніямъ, представленнымъ Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ отмѣчаются даже по курсу al pari.

Это послѣднее заявленіе привело Комитетъ Финансовъ къ заключенію, что такимъ благопріятнымъ настроеніемъ заграничныхъ капиталистическихъ сферъ слѣдовало бы воспользоваться въ интересахъ нашего желѣзнодорожнаго дѣла; между тѣмъ дѣло это, какъ замѣтилъ Комитетъ, въ продолженіе почти всего 1873 г. находилось въ застоѣ. Весьма много времени, значится въ журналѣ, уходитъ на переписку, стремящуюся уладить разногласіе между Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ, причемъ Комитетъ не можетъ не выразить опасенія, что переписка эта, которая ведется между различными вѣдомствами, легко можетъ подвергнуться разглашенію;—въ дѣлахъ же государственнаго кредита необходима прежде всего тайна, а затѣмъ быстрота и единство направленія. Поэтому Комитетъ рѣшительно высказался за возложеніе на *одного* Министра Финансовъ всѣхъ обязанностей по опредѣленію

финансовыхъ условій возникновенія желѣзнодорожныхъ компаній вообще и по наблюденію за производствомъ подписокъ на акціи въ частности. Могущія возникнуть сомнѣнія Комитетъ предоставлялъ Министру Финансовъ разрѣшать или путемъ особаго всеподданнѣйшаго доклада, или посредствомъ внесенія дѣла въ Комитетъ Финансовъ, или же, наконецъ, путемъ разсмотрѣнія его въ Комитетѣ Министровъ.

Основныя положенія, которыя выработалъ Комитетъ Финансовъ въ разсмотрѣнномъ засѣданіи, были резюмированы въ особомъ заключеніи, которое удостоилось одобренія Государя Императора 1 Февраля 1874 г. и затѣмъ было объявлено Комитету Министровъ Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ, какъ Высочайшее повелѣніе. Въ концѣ этого правительственнаго акта было упомянуто, что Высочайше утвержденные 13 Ноября предшествовавшаго года уставы четырехъ желѣзнодорожныхъ обществъ подлежатъ переработкѣ на основаніи приведеннаго выше положенія Комитета Финансовъ.

Независимо отъ соображеній, которыя послужили основаніемъ для упомянутаго Высочайшаго повелѣнія, въ Комитетѣ Финансовъ, въ томъ же засѣданіи 21 Января, были высказаны еще нѣкоторыя другія сужденія, которыя представляютъ интересъ въ качествѣ матеріала для характеристики настроенія, продолжавшаго держаться въ высшихъ правительственныхъ сферахъ того времени по отношенію къ принципіальному вопросу о постройкѣ рельсовыхъ путей на средства Государства. Комитетъ Финансовъ коснулся и этого вопроса, причемъ безусловно отвергъ цѣлесообразность возвращенія къ системѣ сооруженія желѣзнодорожныхъ линій распоряженіемъ казны. Россія, говорится въ журналѣ Комитета, покрылась сѣтью желѣзныхъ дорогъ благодаря частнымъ компаніямъ и возобновленіе желѣзнодорожнаго строительства на средства казны «повлекло бы за собою неожиданныя траты суммъ Государственнаго Казначейства и возвращеніе къ прежнему неопредѣленному положенію».

Въ чемъ Комитетъ Финансовъ усматривалъ неопредѣленность прежняго положенія, т. е. времени, когда, наряду съ частными желѣзными дорогами, у насъ строились и казенныя линіи, на это въ журналѣ нѣтъ указаній.

Положеніе же вопроса о казенномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ въ 1873 и въ теченіе первой половины 1874 г. представлялось въ слѣдующемъ видѣ:

30 Марта 1873 г. получаютъ утвержденіе правила, которыми, въ недопускающихъ инаго толкованія выраженіяхъ, предусматривается возможность сооруженія желѣзныхъ дорогъ какъ частными обществами, такъ и непосредственнымъ распоряженіемъ Правительства. Но уже въ Октябрѣ того же года—Министръ Финансовъ (въ засѣданіи Комитета Министровъ), а въ Январѣ 1874 г.—Комитетъ Финансовъ въ полномъ составѣ возражаютъ противъ примѣненія на практикѣ системы казенной постройки. При этомъ, если возраженіе Министра Финансовъ еще можно—съ нѣкоторою натяжкою—толковать въ томъ смыслѣ, будто оно касается частнаго случая, а не существа вопроса (см. предшествующую главу), то соображенія Комитета Финансовъ открыто свидѣтельствуютъ о безусловно отрицательномъ отношеніи его Членовъ къ принципіальной сторонѣ того же вопроса. Въ оффиціальныхъ документахъ того времени оба возраженія находятъ, однако, мѣсто лишь въ качествѣ *сужденій* высшихъ правительственныхъ инстанцій и не входятъ въ *заключительные пункты* постановленій ни Комитета Министровъ, ни Комитета Финансовъ (т. е. въ тѣ пункты, которые, по одобреніи ихъ Высочайшею властью, получаютъ, по общему порядку, силу закона). Такимъ образомъ формально—принципъ равноправности между системами казеннаго и частнаго желѣзнодорожнаго строительства продолжаетъ признаваться, но при первомъ же столкновеніи съ жизненною практикою онъ обращается въ ничто.

Предоставленіе Министру Финансовъ права своею единоличною властью опредѣлять ближайшія условія подписки на акціи проектированныхъ желѣзнодорожныхъ компаній заставляло предвидѣть, что выработанныя Графомъ Бобринскимъ съ тою же цѣлью правила, на которыя Министръ Путей Сообщенія возлагалъ столько надеждъ, будутъ подвергнуты существенной переработкѣ: уже во время предварительной переписки, происходившей между вѣдомствами Путей Сообщенія и Финансовъ въ концѣ 1873 г., Статсъ-Секретарь Рейтернъ не скрывалъ своего несочувствія къ боль-

шей части предположеній Графа Бобринскаго и считалъ необходимымъ внести въ нихъ радикальныя измѣненія. Съ своей стороны, Министръ Путей Сообщенія признавалъ предложенныя Министромъ Финансовъ измѣненія прямо вредными для дѣла и не поколебался довести объ этомъ до свѣдѣнія Государя. Въ особомъ всеподданнѣйшемъ докладѣ, представленномъ Его Величеству еще до засѣданія Комитета Финансовъ 21 Января 1874 г., онъ, между прочимъ, писалъ: «Позднее объявленіе о подпискѣ, особенно при ограниченіи мѣстъ подписки только двумя пунктами на всю Имперію и только однимъ въ нихъ кредитнымъ учрежденіемъ (какъ того желаетъ Министръ Финансовъ), было бы равносильно устраненію публики отъ участія въ подпискѣ и передачѣ будущности желѣзнодорожныхъ обществъ снова въ руки такихъ спекулянтовъ, отъ которыхъ Высочайше постановлено освободить желѣзнодорожное дѣло».

Графу Бобринскому, какъ уже извѣстно, не удалось отстоять своего проекта и 22 Февраля 1874 г. Государемъ была утверждена новая редакція уставовъ обществъ Оренбургской, Уральской, Фастовской и Привислянской желѣзныхъ дорогъ, прошедшая чрезъ Комитетъ Министровъ.

События, сопровождавшія открытіе подписокъ на акціи Оренбургской, Фастовской, Уральской и Привислянской желѣзныхъ дорогъ.

Приближалось время подписокъ на акціи, которыя и состоялись: для дорогъ Оренбургской и Фастовской—14—16 Марта, а для линій Уральской и Привислянской—12—13 Апрѣля 1874 г. Результаты ихъ, къ сожалѣнію, подтвердили всѣ, самыя худшія, опасенія Графа Бобринскаго.

Подписка на акціи принималась по цѣнѣ 100 за 100.

Расчетъ нарицательной стоимости будущихъ линій былъ исчисленъ въ довольно высокомъ для того времени размѣрѣ, а именно:

для Оренбургской дороги	.....	50.680	р.	мет.	на версту.
— Фастовской —	.....	42.700	—	—	— —
— Уральской —	.....	52.860	—	—	— —
— Привислянской —	.....	41.953	— *)	—	—

Цѣны эти способствовали тому, чтобы возбудить у желѣз-

*) Цифры эти выведены на основаніи данныхъ, помѣщенныхъ въ Статистическомъ Сборникѣ Министерства Путей Сообщенія, С.Пб. 1877 г. Часть первая, стр. 7—10.

нодорожныхъ предпринимателей надежду на барыши во время постройки; поэтому наиболѣе опытными дѣльцами были употреблены крайнія усилія, чтобы заручиться возможно большимъ количествомъ акцій. Для перваго взноса требовалось, по первоначальному постановленію, 10% подписной цѣны акцій наличными деньгами. Между тѣмъ передъ самой подпиской—какъ разсказываетъ современникъ и очевидецъ ея, Головачевъ, авторъ неоднократно упомянутаго уже на страницахъ настоящаго очерка труда: Исторія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи *)—Государственный Банкъ сталъ открывать кредиты по спеціальному текущему счету подъ всевозможныя бумаги, имѣвшія какую либо цѣнность на биржѣ, съ условіемъ, что по этимъ кредитамъ будутъ отпускаемы суммы только на объявленныя подписки, которыя, такимъ образомъ, могли производиться чеками по упомянутымъ спеціальнымъ текущимъ счетамъ. Лица, имѣвшія возможность открыть себѣ подобные текущіе счета,—преимущественно банковые и желѣзнодорожные дѣятели—не преминули этимъ воспользоваться и всѣ процентныя бумаги, которыя могли быть собраны не только въ С.-Петербургѣ и Москвѣ, но даже и въ другихъ городахъ, лежащихъ на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ, были свезены въ Государственный Банкъ для усиленія средствъ подписки. За процентныя бумаги банки и банкиры платили отъ 4 до 5% только на время подписки впредь до разверстки. На это время всѣ дѣла, всѣ расчеты, всѣ платежи пріостановились и все вниманіе сосредоточилось только на одной подпискѣ.

Что приведенный разсказъ не можетъ считаться пристрастнымъ или преувеличеннымъ — доказательствомъ тому служатъ свѣдѣнія, изъ оффиціальныхъ источниковъ, которыя изображаютъ событія того времени отнюдь не въ болѣе благопріятномъ свѣтѣ, чѣмъ это дѣлаетъ Головачевъ. Вотъ какъ описываетъ обстоятельства, сопровождавшія подписку на акціи четырехъ названныхъ выше желѣзнодорожныхъ обществъ, Графъ Бобринской **):

«Объявленія о подпискахъ были сдѣланы почти наканунѣ

---

*) См. гл. XI стр. 380 названной книги.

**) Предст. М. П. С. въ Ком. Мин. отъ 31 Мая 1875 г. (по дѣлу о Донецкой и Мелитопольской дорогахъ) за № 3375.

ихъ открытія; для пріема подписки были открыты только два пункта на всю Имперію (Москва и С.-Петербургъ); точныя правила разверстки акцій не были опредѣлены заблаговременно—ни въ уставахъ обществъ, ни въ объявленіяхъ о подпискѣ; подписка принималась чрезъ посредство и на имена довѣренныхъ лицъ и даже кредитныхъ учрежденій; производилась подписка однимъ лицомъ на бо́льшее количество акцій, чѣмъ ихъ было предъявлено къ выпуску; денежная игра подписчиковъ облегчалась операціями банковъ *) и подписныя квитанціи переводились на другія имена, на которыя выдавались также и временныя свидѣтельства, съ правомъ участія въ первыхъ общихъ собраніяхъ акціонеровъ. Все это возбуждало денежную игру, имѣло слѣдствіемъ упадокъ биржевыхъ цѣнностей и породило чрезвычайное спекулятивное напряженіе и волненіе. Результатъ подписокъ опять привелъ Правительство къ отдачѣ проектированныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій не дѣйствительнымъ акціонернымъ обществамъ, а концессіонерамъ, укрывшимся снова отъ отвѣтственности подъ фирмою акціонерныхъ компаній».

Въ первыхъ общихъ собраніяхъ обществъ Фастовской, Оренбургской и Уральской желѣзныхъ дорогъ всѣ вопросы, по свидѣтельству Министра Путей Сообщенія, были порѣшены безъ обсужденія, единогласно; директорами же правленій выбраны лица, завладѣвшія акціями по взаимному соглашенію, чрезъ подставныхъ подписчиковъ, а именно: въ обществѣ Оренбургской желѣзной дороги—Варшавскій, Губонинъ и Поляковъ; въ обществѣ Фастовской дороги—они же; въ обществѣ Уральской дороги—Губонинъ и Поляковъ. Въ обществѣ Привислянской дороги не выразилось такого единомыслія между держателями акцій только потому, что акціи захвачены были двумя желѣзнодорожными дѣльцами, одинаково домогавшимися возможности исключительнаго распоряженія предпріятіемъ.

Что результаты подписокъ на акціи не соотвѣтствовали видамъ Правительства—въ этомъ не могъ не сознаться и Рейтернъ, но онъ видѣлъ причину такого исхода дѣла въ томъ обстоятельствѣ, что вся реформа Графа Бобринскаго, въ

*) Здѣсь Гр. Бобринской по всей вѣроятности подразумѣваетъ именно тѣ спеціальные текущіе счета, о которыхъ говоритъ Головачевъ.

самомъ корнѣ своемъ, была задумана не практично. При этомъ Министръ Финансовъ рѣшительно отказывался допустить, чтобы неблагопріятныя послѣдствія подписокъ могли быть отнесены на счетъ факта присвоенія акціямъ абсолютной гарантіи, какъ это утверждалъ Министръ Путей Сообщенія; еще менѣе основаній, по словамъ Статсъ-Секретаря Рейтерна, имѣлось для того, чтобы приписывать эти послѣдствія тѣмъ видоизмѣненіямъ, которыя были допущены въ первоначально предположенной Графомъ Бобринскимъ организаціи подписокъ (производству подписокъ только въ двухъ городахъ, разверсткѣ подписанныхъ акцій не по категоріямъ, а соразмѣрно подписной суммѣ *) и т. п.). Вотъ его подлинныя слова:

«Цѣль системы 30 Марта 1873 г. заключалась въ устраненіи отъ образованія обществъ лицъ, извѣстныхъ подъ названіемъ концессіонеровъ, учредителей, или желѣзнодорожныхъ дѣятелей, и привлеченіи, вмѣсто нихъ, настоящей публики. Предполагалось, что акціонеры изъ этой публики будутъ имѣть въ общемъ собраніи перевѣсъ и выберутъ строителей по своему усмотрѣнію. Цѣль эта при послѣднихъ подпискахъ не достигнута и не достигалась бы и тогда, если бы никакихъ измѣненій въ правилахъ 30 Марта не послѣдовало. Тотчасъ по распубликованіи уставовъ и расцѣночныхъ вѣдомостей тѣ лица, которыхъ предполагалось устранить отъ желѣзнодорожнаго дѣла, начали свои приготовленія къ борьбѣ съ конкуррентами. Противъ всѣхъ стѣсненій и предосторожностей, придуманныхъ съ цѣлью ихъ устранить, они нашли вѣрное средство: въ правилахъ о «категоріяхъ» было постановлено, что лица, подписавшіяся на 30, или менѣе, акцій, будутъ удовлетворены раньше крупныхъ подписчиковъ. Этимъ упомянутыя лица тотчасъ воспользовались: по всему городу вербовали лицъ, готовыхъ, за малое вознагражденіе, дать свое имя; у нотаріусовъ запасены были готовыя печатныя на гербовой бумагѣ довѣренности на подписку 30 акцій; предлагали всякому подписать эту довѣренность за небольшую плату. Такимъ образомъ, желѣзнодорожный дѣятель подписался бы, какъ это случилось и нынѣ, на многіе милліоны, но только

*) Главное основаніе системы разверстки по категоріямъ, согласно проекту Графа Бобринскаго, состояло въ томъ, что лица, подписавшіяся на 30 и менѣе акцій, будутъ удовлетворены раньше крупныхъ подписчиковъ.

не отъ своего имени, а отъ имени нѣсколькихъ тысячъ постороннихъ лицъ и артельщиковъ. Всѣ другія «категоріи», кромѣ категоріи 30 акцій, обратились бы въ ничто. Другая предосторожность (рекомендованная Графомъ Бобринскимъ) — о допущеніи на первое общее собраніе лишь по именнымъ свидѣтельствамъ,—имѣла бы только послѣдствіемъ появленіе въ общемъ собраніи, вмѣсто лицъ, дѣйствительно подписавшихся на акціи и давшихъ нужныя на то деньги, цѣлыхъ биржевыхъ артелей, подающихъ голоса по приказу хозяина, какъ они привыкли исполнять другія работы».

«Во всемъ этомъ публики было бы столь же мало, какъ ея оказалось и нынѣ. Открытіе подписки, кромѣ С.-Петербурга и Москвы, еще и въ другихъ городахъ, могло только увеличить и ту уже слишкомъ огромную сумму нарицательныхъ подписокъ и при томъ продолжить значительно денежное стѣсненіе, существовавшее во всѣхъ торговыхъ дѣлахъ отъ дня подписки до разверстки. Заблаговременное объявленіе о подпискѣ произвело бы также усиленіе денежнаго кризиса, вызваннаго этою операціею, безъ всякой существенной для дѣла пользы. Наконецъ трудно понять, почему безусловная гарантія, дарованная акціямъ, могла помѣшать участію публики въ подпискѣ (какъ это утверждаетъ Графъ Бобринской). Нельзя же полагать, что публика предпочитаетъ бумагу съ гарантіею условною таковой же бумагѣ — съ безусловной. Ожесточенная борьба, происходившая въ Мартѣ и Апрѣлѣ между извѣстными желѣзнодорожными дѣятелями,—почти безъ участія большой публики—была борьба за строительныя выгоды. Въ этой борьбѣ публика участвовать не можетъ потому, что она не имѣетъ средствъ оцѣнить строительныя выгоды, а тѣмъ менѣе—выручить ихъ; то и другое могутъ только желѣзнодорожные дѣятели и поэтому между ними только и могло быть состязаніе на подпискѣ. Я убѣжденъ, что если бы объявить подписку на желѣзную дорогу съ расцѣночною вѣдомостью слишкомъ низкою, то никто на эту подписку не явился бы: строители потому, что не увидѣли бы себѣ пользы, а публика потому, что она на эти дѣла вообще не явится».

На основаніи приведенныхъ трехъ отзывовъ, хотя и исходящихъ отъ лицъ, въ совершенно различной степени заинтересованныхъ въ данномъ дѣлѣ, но, тѣмъ не менѣе, не

расходящихся между собою въ описаніи фактической стороны наблюдавшихся ими событій, можно составить себѣ достаточно ясное представленіе о той преобладающей роли, которую успѣли присвоить себѣ крупные капиталисты - предприниматели въ нашемъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Правительство, въ конечномъ выводѣ, достигло лишь одного: четыре общества, которыя предположено было образовать, такъ или иначе осуществились и получили возможность начать постройку предоставленныхъ имъ линій *); но на достиженіе такого результата былъ потраченъ чуть ли не цѣлый годъ, ушедшій на переписку между вѣдомствами и на переработку однажды уже установленныхъ условій возникновенія упомянутыхъ компаній **); наконецъ и чисто нравственное впечатлѣніе, которое должно было остаться отъ обстоятельствъ, сопровождавшихъ подписки на акціи, не могло быть благопріятнымъ. Графъ Бобринской не безъ основанія думалъ, что «потребуется много времени и явное, фактическое доказательство рѣшимости Правительства очистить желѣзнодорожное дѣло отъ господства спекуляціи, чтобы пріобрѣсти къ нему довѣріе публики и направить постройку желѣзныхъ дорогъ на тотъ путь, какимъ должно идти столь важное государственное дѣло» ***). Министръ Финансовъ также сѣтовалъ на вредныя послѣдствія неумѣренной спекуляціи, вызванной подпискою на акціи четырехъ желѣзнодорожныхъ обществъ; проистекающее отсюда напряженное положеніе всѣхъ дѣлъ до того тягостно, свидѣтельствовалъ онъ, что въ теченіе весьма продолжительнаго времени невозможно будетъ подвергать нашъ денежный рынокъ новымъ потрясеніямъ, обусловливаемымъ примѣненіемъ системы подписокъ на акціи ****).

---

*) Движеніе по этимъ линіямъ было открыто: по Оренбургской—въ Январѣ 1877 г. (кромѣ моста черезъ Волгу, открытаго лишь въ 1880 г.), а по Фастовской и Привислянской—въ Ноябрѣ 1876 г.; открытіе Уральской дороги, вслѣдствіе позднѣйшихъ измѣненій въ ея направленіи (см. слѣдующую главу), нѣсколько замедлилось: движеніе по главной линіи Пермь-Екатеринбургъ началось въ Октябрѣ 1878 г., а на остальномъ протяженіи дороги—въ Сентябрѣ 1879 г.

**) Представленіе Министра Путей Сообщенія о приступѣ къ сооруженію разсматриваемыхъ четырехъ дорогъ было первоначально внесено въ Комитетъ Министровъ въ Маѣ 1873 г. (дороги эти входили тогда въ число 14 линій, которыя Графъ Бобринской признавалъ подлежащими безотлагательному осуществленію; см. предшествовавшую главу).

***) Представленіе Министра Путей Сообщенія въ Комитетъ Министровъ отъ 31 Мая 1874 г. за № 3375.

****) Письмо Министра Финансовъ къ Министру Путей Сообщенія отъ 16 Апрѣля 1874 г. (прил. къ Журн. Ком. Мин. за Іюнь 1874 г.).

Такое угнетенное состояніе не могло продолжаться—необходимо было дѣйствовать, тѣмъ болѣе, что кромѣ четырехъ желѣзныхъ дорогъ, обезпеченныхъ осуществленіемъ, въ сѣть подлежавшихъ отстройкѣ въ ближайшемъ будущемъ рельсовыхъ путей считался еще включеннымъ цѣлый рядъ линій, общимъ протяженіемъ свыше 2,500 верстъ, утвержденныхъ къ исполненію, по разсмотрѣніи ихъ въ Комитетѣ Министровъ, 20 Іюня 1873 г. (см. предшествующую главу).

Упраздненіе Комитета желѣзныхъ дорогъ съ передачею дѣлъ его въ вѣдѣніе Комитета Министровъ.

Кромѣ того, въ виду Правительства имѣлось еще цѣлыхъ 18 линій, которыя, по мысли Графа Бобринскаго, рано или поздно также подлежали включенію въ сѣть, но оставались еще неразсмотрѣнными окончательно. Остановка произошла изъ за того, что когда вопросъ объ утвержденіи направленія всѣхъ этихъ линій былъ внесенъ Министромъ Путей Сообщенія—еще весною 1873 г.—въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, то Комитетъ,—вѣроятно въ виду значительнаго количества дорогъ, уже включенныхъ въ сѣть, согласно его же положеніямъ, непосредственно предъ тѣмъ (см. предыдущую главу),—оставилъ всѣ эти дороги безъ разсмотрѣнія, кромѣ одной только линіи, составлявшей продолженіе Ландварово-Роменской дороги до ст. Лозовой,—да и ту не призналъ неотложною *). Позднѣе, дѣятельность высшихъ учрежденій по желѣзнодорожнымъ дѣламъ сосредоточилась преимущественно на изысканіи способовъ для практическаго осуществленія рельсовыхъ путей, которые уже ранѣе были признаны настоятельно необходимыми, но задерживались исполненіемъ вслѣдствіе возникшаго на этой почвѣ разногласія между Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ. Тѣмъ временемъ наступилъ 1874 г. Въ самомъ началѣ его Генералъ-Адъютантъ Графъ Строгановъ, Предсѣдатель Комитета желѣзныхъ дорогъ, подалъ Государю прошеніе объ увольненіи его, по болѣзни, отъ занимаемой должности. Государь, принявъ отставку, поручилъ Министру Путей Сообщенія представить на Высочайшее усмотрѣніе свои соображенія о томъ, является ли безусловно необходимымъ дальнѣйшее обособленное существованіе Комитета желѣзныхъ дорогъ. Графъ Бобринской доложилъ Его Величеству, что, по его мнѣнію, за окончательнымъ опредѣ-

*) Въ подлинномъ журналѣ Комитета (отъ 15 Мая 1873 г.) не указано основаній, почему Комитетъ не разсматривалъ представленнаго вопроса во всемъ его объемѣ.

леніемъ направленія главнѣйшихъ линій желѣзныхъ дорогъ, едва ли представляется надобность въ особомъ учрежденіи, въ родѣ упомянутаго Комитета, и что вопросы, подлежавшіе его вѣдѣнію, могутъ быть безъ обремененія разсматриваемы Комитетомъ Министровъ, съ приглашеніемъ къ участію въ засѣданіяхъ послѣдняго лицъ, входившихъ въ составъ Комитета желѣзныхъ дорогъ, но постоянно въ Комитетѣ Министровъ не засѣдающихъ. Докладъ этотъ Государь передалъ на заключеніе Предсѣдателя Комитета Министровъ, Генералъ-Адъютанта Игнатьева, который оказался одинаковаго съ Графомъ Бобринскимъ мнѣнія, послѣ чего по Высочайшему повелѣнію отъ 29 Января 1874 г. Комитетъ желѣзныхъ дорогъ былъ закрытъ, съ передачею подлежавшихъ его вѣдѣнію дѣлъ въ Комитетъ Министровъ.

Въ виду такого Высочайшаго повелѣнія представленіе Министра Путей Сообщенія о новыхъ рельсовыхъ путяхъ, внесенное имъ въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ въ Апрѣлѣ 1873 г., но не дождавшееся окончательнаго разсмотрѣнія, подлежало передачѣ на обсужденіе Комитета Министровъ. Это и было исполнено Графомъ Бобринскимъ въ Апрѣлѣ 1874 г. Предложенныя имъ новыя линіи имѣли главною цѣлью развитіе нашихъ рельсовыхъ сообщеній на западѣ и юго-западѣ Россіи, причемъ многія изъ нихъ, въ виду ихъ стратегическаго значенія, подверглись значительнымъ измѣненіямъ противъ первоначально составленныхъ для нихъ проектовъ по соглашенію Министра Путей Сообщенія съ Военнымъ Министромъ; другія изъ представленныхъ къ утвержденію дорогъ должны были образовать соединительныя звенья между магистралями, уже отстроенными въ нашей юго-восточной полосѣ, и установить рельсовое сообщеніе на пространствѣ, ограниченномъ съ одной стороны Окою, а съ другой—среднимъ теченіемъ Волги *). Общее протяженіе этихъ линій составляло 5,695 верстъ.

---

*) Линіи эти были слѣдующія:

Поставленныя на первую очередь:

1) Линія Брянско-Брестская съ вѣтвями на Гродно, Ровно и Ковель . . . . . 1,255 верстъ.
2) Вѣтвь отъ Николаева до Херсона . . . . . 74 —
3) Вѣтвь отъ ст. Джанкой, Лозово-Севастопольской дороги, до Керчи . . . . . 194 —

Отсрочка обсужденія проекта Графа Бобринскаго о новомъ расширеніи нашей рельсовой сѣти.

Не слѣдуетъ забывать, что подобное представленіе Графъ Бобринской вносилъ въ такое время, когда, какъ только что было указано, оставались необезпеченными исполненіемъ еще свыше 2,500 верстъ желѣзныхъ дорогъ, уже включенныхъ въ сѣть. Такимъ образомъ на Правительство возлагались заботы объ осуществленіи въ теченіе ближайшаго будущаго болѣе 8,000 верстъ новыхъ рельсовыхъ путей. Однороднаго примѣра не встрѣчалось еще въ практикѣ ни Комитета Министровъ, ни бывшаго Комитета желѣзныхъ дорогъ, несмотря на усиленную постройку рельсовыхъ сообщеній за періодъ времени 1866—1872 г.г., и Графъ Бобринской не могъ, на основаніи опыта прошлаго, не сознавать, что онъ неминуемо идетъ на встрѣчу новому возраженію со стороны Министра Финансовъ. Тѣмъ не менѣе, онъ, въ засѣданіи Комитета Министровъ, горячо защищалъ свой проектъ, пользуясь при этомъ, въ виду стратегическаго значенія многихъ изъ намѣченныхъ имъ

---

4) Линія отъ Витебска черезъ Могилевъ до ст. Салтановка, Ландварово-Роменской дороги	268	верстъ.
5) Линія отъ ст. Лиски, Воронежско-Ростовской дороги до Харькова, съ вѣтвью на ст. Никольское, Харьково-Азовской дороги.	457	—
6) Линія отъ ст. Урюпино до ст. Журовка, Воронежско-Ростовской дороги	210	—
7) Линія отъ Казани до Мурома съ развѣтвленіемъ на Симбирскъ	614	—
8) Продолженіе Луганской вѣтви до ст. Миллерово, Воронежско-Ростовской дороги	88	—
Итого	3,160	верстъ.

Поставленныя на вторую очередь:

9) Линія отъ Ржева до Вязьмы	115	верстъ.
10) Линія отъ Козлова черезъ Моршанскъ до соединенія съ Казанско-Муромскою дорогою	368	—
11) Линія Ряжско-Касимовско-Чулковская	303	—
12) Линія отъ Одессы до Николаева	132	—
13) Линія отъ Херсона до ст. Джанкой	152	—
14) Линія отъ Новоселицъ на австрійской границѣ до ст. Вапнярка Одесской дороги	286	—
15) Линія Риго-Бологовская съ вѣтвью къ Дерпту	678	—
16) Вѣтвь отъ Бендеръ до Молдавской границы	185	—
17) Вѣтвь отъ ст. Хоробичи, Ландварово-Роменской дороги, черезъ Черниговъ до Кіева	182	—
18) Вѣтвь къ Перновскому порту	134	—
Итого	2,535	верстъ.
А всего	5,695	верстъ.

(Приложеніе къ представленію Министра Путей Сообщенія въ Комитетъ Министровъ отъ 19 Апрѣля 1874 г. за № 2413).

линій, дѣятельною поддержкою Военнаго Министра, Генералъ-Адъютанта Милютина. Дѣло государственной охраны, говорилъ онъ, не должно быть замедляемо экономическими затрудненіями: лучше теперь отдѣлить часть народныхъ сбереженій на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, которыя съ теченіемъ времени обогатятъ населеніе прорѣзываемыхъ ими мѣстностей и укрѣпятъ политическое положеніе Россіи, чѣмъ потомъ подвергнуть это населеніе полному разоренію въ случаѣ военной неудачи.

Статсъ-Секретарь Рейтернъ, какъ и слѣдовало ожидать, возражалъ противъ безотлагательнаго приведенія въ исполненіе проекта Графа Бобринскаго—и возражалъ именно въ томъ смыслѣ, въ какомъ онъ, будучи Министромъ Финансовъ, не могъ не возражать. Если, несмотря на возобновляемые въ близкіе промежутки времени желѣзнодорожные займы, объяснялъ онъ, кредитъ нашъ не только не ухудшается, но постоянно возвышается, то столь благопріятными результатами мы обязаны убѣжденію западной Европы въ производительномъ употребленіи займовъ на сооруженіе рельсовыхъ путей. Однако нѣкоторыя открытыя въ послѣднее время желѣзнодорожныя линіи, одна часть которыхъ продолжаетъ обременять Государственное Казначейство уплатою гарантіи на затраченные при ихъ сооруженіи капиталы, а другая—едва вырабатываетъ эксплоатаціонные расходы, успѣли уже нѣсколько поколебать убѣжденіе капиталистовъ въ выгодности русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ виду этого, особенно важнымъ, по мнѣнію Министра Финансовъ, является—допускать дальнѣйшее развитіе сѣти съ крайнею осмотрительностью въ отношеніи къ интересамъ, представляемымъ существующими рельсовыми сообщеніями, и тѣмъ сохранить то могущественное орудіе, которымъ мы въ теченіе послѣдняго времени пользовались съ такимъ успѣхомъ для развитія промышленно-торговой производительности Имперіи. Строящіяся и сданныя въ постройку дороги требуютъ, въ общей совокупности 231.000.000 р. гарантированнаго капитала, съ ежегодною гарантіею въ 13.000.000 р.; дѣйствительный же расходъ Государственнаго Казначейства по уплатѣ гарантіи на капиталы отстроенныхъ линій дошелъ за послѣднее время до 16—20 милл. р. въ годъ. При этомъ, состояніе открытыхъ для движенія дорогъ нельзя признать удовлетворительнымъ, и не подлежитъ сомнѣнію, что

недостатокъ подвижнаго состава и разъѣздныхъ путей, а также безпорядки въ управленіи имѣютъ послѣдствіемъ временныя задержки товаровъ, наносящія весьма значительные убытки производительности страны, мѣстному населенію и казнѣ, приплачивающей крупныя суммы по гарантіи. Поэтому, настоятельною потребностью представляется, по убѣжденію Статсъ-Секретаря Рейтерна, приведеніе существующихъ дорогъ въ такое положеніе, которое дало бы имъ возможность удовлетворять опредѣлившіяся уже потребности и съ тѣмъ вмѣстѣ увеличило бы самую ихъ доходность. Одна двухколейная и снабженная достаточнымъ подвижнымъ составомъ дорога можетъ принести странѣ болѣе пользы и болѣе перевезти грузовъ, чѣмъ двѣ дороги въ одну колею съ недостаточнымъ подвижнымъ составомъ.

Въ особенности было бы, по убѣжденію Министра Финансовъ, опаснымъ для нашего кредита—нарушить дальнѣйшимъ развитіемъ нашей сѣти интересы существующихъ паровыхъ сообщеній, создавая параллельныя отстроеннымъ линіямъ, конкуррирующія съ ними, дороги, сокращая безъ настоятельной надобности кружные колейные пути и сооружая питательныя вѣтви къ дорогамъ, по неустройству своему задерживающимъ дальнѣйшее слѣдованіе прибывающихъ къ нимъ грузовъ.

Признавая, такимъ образомъ, что на первомъ планѣ, при данныхъ условіяхъ, должны находиться заботы о приведеніи въ надлежащій видъ открытыхъ у насъ дорогъ, Министръ Финансовъ относительно проектированныхъ новыхъ путей находилъ болѣе цѣлесообразнымъ, прежде окончательнаго обсужденія вопроса о внесеніи ихъ въ сѣть, предоставить Министру Путей Сообщенія произвести по нимъ подробныя на мѣстахъ изысканія *).

Подобное заключеніе трудно было не признать справедливымъ, тѣмъ болѣе, что въ представленіи Министра Путей Сообщенія не содержалось свѣдѣній ни о стоимости новыхъ линій, ни о вѣроятной степени ихъ будущаго вліянія на соприкасающіеся съ ними рельсовые пути, ни о размѣрѣ потребныхъ для ихъ осуществленія пожертвованій изъ средствъ Государственнаго Казначейства;—такія свѣдѣнія могли бы быть добыты не иначе, какъ путемъ производства подробныхъ изслѣдованій.

*) См. Журн. Ком. Мин. 21 и 28 Мая и 4 Іюня 1874 г.

Поэтому Комитетъ нашелъ, что немедленное включеніе въ сѣть всѣхъ представленныхъ линій, при тогдашнихъ условіяхъ, не имѣло бы практическаго значенія, такъ какъ приступить безотлагательно къ ихъ сооруженію все равно не представлялось бы возможности: въ постройкѣ уже находилось въ то время около 2,500 верстъ, и только что были образованы четыре общества, которымъ было предоставлено проложить еще около 2,000 верстъ новыхъ желѣзнодорожныхъ путей. По указаннымъ соображеніямъ Комитетъ всецѣло одобрилъ взглядъ на разсматриваемое дѣло Министра Финансовъ, но пошелъ нѣсколько дальше его, признавъ, что и самыя изысканія слѣдуетъ произвести не по всѣмъ проектированнымъ линіямъ, а лишь по тѣмъ изъ нихъ, которыя по соглашенію Министерствъ Военнаго и Путей Сообщенія будутъ признаны наиболѣе неотложными *).

При этомъ Комитетъ высказалъ мнѣніе, что прежде, чѣмъ включать въ сѣть какія бы то ни было новыя линіи, Правительству предстоитъ принять мѣры къ обезпеченію осуществленія нѣкоторыхъ дорогъ, уже ранѣе вошедшихъ въ сѣть и имѣющихъ первостепенное экономическое значеніе, каковы напримѣръ, линіи: Донецкая каменноугольная (отъ ст. Никитовка, Курско - Харьково - Азовской дороги, до Волго-Донской линіи, съ вѣтвью черезъ Луганскій заводъ къ Сѣверному Донцу) и Мелитопольская (отъ ст. Еленовка, Константиновской дороги, до Мелитополя, съ вѣтвями на Маріуполь и Бердянскъ).

Эти двѣ дороги, дѣйствительно, стояли на ближайшей очереди. О нихъ уже въ началѣ Марта 1874 г. напоминалъ Министру Путей Сообщенія, въ особомъ рескриптѣ, Генералъ-Адмиралъ, Великій Князь Константинъ Николаевичъ, который писалъ, что всѣ усилія Морскаго вѣдомства къ снабженію Черноморскихъ портовъ и флота металломъ и минеральнымъ топливомъ и къ обезпеченію дальнѣйшаго ихъ развитія мало достигнутъ цѣли, если устройство удобныхъ путей

---

*) Такое соглашеніе состоялось въ промежуткѣ времени между двумя засѣданіями Комитета, посвященными разсматриваемому дѣлу (24 и 28 Мая 1874 г.). Г. Ад. Милютинъ и Графъ Бобринской остановились на слѣдующихъ дорогахъ:

1) Брянскъ-Гомель, 2) Витебскъ-Салтановка, 3) Борисоглѣбскъ-Харьковъ съ вѣтвями, 4) Казань-Симбирскъ, 5) Луганскъ-Миллерово, 6) Джанкой-Керчь и 7) Ржевъ-Вязьма—общимъ протяженіемъ въ 3,575 верстъ.

сообщенія не облегчитъ осуществленія этой задачи. Великій Князь находилъ, что вопросъ о сооруженіи Донецкой и Мелитопольской дорогъ «долженъ быть поставленъ на первую очередь именно теперь, когда Черноморскій флотъ начинаетъ свое возрожденіе» *). На скорѣйшемъ разсмотрѣніи дѣла о Донецкой дорогѣ, въ виду связанныхъ съ нею интересовъ русской горной промышленности, настаивалъ и Министръ Государственныхъ Имуществъ (Валуевъ) **); о ней ходатайствовали также Донскіе углепромышленники ***).

Неотложность обѣихъ линій была внѣ сомнѣнія, но оставалось рѣшить самый трудный вопросъ: какимъ способомъ осуществить ихъ? Неоспоримо было только одно: что возобновлять нѣчто подобное тому, что происходило въ Мартѣ и въ Апрѣлѣ 1874 г., при образованіи обществъ Оренбургской, Фастовской, Уральской и Привислянской дорогъ, отнюдь не слѣдовало; въ этомъ рѣшеніи сходились и Министръ Финансовъ, и Министръ Путей Сообщенія, несмотря на существовавшую между ними принципіальную разницу во взглядахъ на причины неблагопріятныхъ обстоятельствъ, сопровождавшихъ подписку на акціи перечисленныхъ компаній.

Предложеніе Министра Путей Сообщенія строить Донецкую и Мелитопольскую дороги на счетъ Правительства и отношеніе Комитета Министровъ къ этому предложенію.

Графъ Бобринской рѣшилъ воспользоваться такимъ положеніемъ вопроса, чтобы, съ присущею ему твердостью въ отстаиваньи разъ усвоенныхъ убѣжденій, вновь постараться провести свою завѣтную мысль о пользѣ возвращенія къ системѣ постройки желѣзныхъ дорогъ на средства Государства. Во всеподданнѣйшемъ докладѣ Государю отъ 20 Апрѣля 1874 г., а затѣмъ въ представленіи Комитету Министровъ, явившемся послѣдствіемъ такого доклада, онъ высказывалъ мнѣніе, что въ виду неудовлетворительныхъ результатовъ, которые дала—хотя и по независѣвшимъ отъ Министра Путей Сообщенія обстоятельствамъ—попытка испробовать одинъ изъ способовъ осуществленія рельсовыхъ путей, указанный въ правилахъ 30 Марта 1873 г. (способъ сдачи дорогъ въ постройку частнымъ компаніямъ, образуемымъ путемъ публичной подписки

*) Рескриптъ помѣченъ 4-мъ Мартомъ (прил. къ Журн. Ком. Мин. за Іюнь 1874 г., представ. М. П. С. отъ 31 Мая за № 3375).

**) Тамъ же.

***) Предст. М-ра Путей Сообщенія въ Ком. Мин. отъ 15 Іюня 1874 г. за № 3699.

на акціи), Правительству не остается ничего иного, какъ обратиться къ другому способу, предусмотрѣнному тѣми же правилами, а именно: къ постройкѣ Донецкой и Мелитопольской линій непосредственнымъ распоряженіемъ казны. При этомъ Министръ Путей Сообщенія оговаривался, что своимъ заключеніемъ по настоящему дѣлу онъ отнюдь не желаетъ предрѣшать общій вопросъ о способѣ постройки русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ будущемъ.

Формальной логичности такого вывода нельзя оспаривать: правила 30 Марта, какъ не отмѣненныя въ установленномъ порядкѣ—по крайней мѣрѣ въ той части ихъ, которая касалась поднятаго Министромъ Путей Сообщенія вопроса,—de jure сохраняли силу закона; но Графъ Бобринской изъ весьма недавняго личнаго опыта могъ безошибочно убѣдиться въ томъ, что къ мысли о примѣненіи этого постановленія на практикѣ относится враждебно, кромѣ Статсъ-Секретаря Рейтерна, еще бо́льшинство Членовъ высшихъ правительственныхъ учрежденій, которые не разъ обнаруживали свою полнѣйшую солидарность со взглядами Министра Финансовъ на упомянутый вопросъ. Тѣмъ не менѣе, Министръ Путей Сообщенія не задумался вновь поставить на очередь тотъ же вопросъ—и на этотъ разъ во всемъ его объемѣ.

Въ своемъ представленіи Графъ Бобринской собралъ всѣ доводы въ пользу высказаннаго имъ мнѣнія, которые онъ признавалъ наиболѣе убѣдительными. Аргументація его, въ главныхъ чертахъ, заключалась въ слѣдующемъ:

Если относиться къ правительственной постройкѣ желѣзныхъ дорогъ безъ предубѣжденія, то нельзя не сознаться, что отрицаніе цѣлесообразности такой постройки равносильно признанію несостоятельности Правительства и для многихъ такихъ дѣйствій, которыя оно, тѣмъ не менѣе, повсюду и постоянно исполняетъ и отъ непосредственнаго исполненія которыхъ оно не можетъ отречься. Исторія всѣхъ государствъ представляетъ рядъ примѣровъ сдачи на откупъ и въ частное распоряженіе многихъ правительственныхъ отправленій, которыя потомъ, однако, по мѣрѣ улучшенія государственнаго устройства, возвращаются въ исключительное вѣдѣніе правительства и признаются для него обязательными. Такъ, напримѣръ, отдавались на откупъ: сборы заставныхъ пошлинъ, податей, таможенныхъ пошлинъ, виннаго и другихъ доходовъ, содержаніе

дорогъ, почтъ, телеграфовъ и т. п. «Совершенно также, по утвержденію Министра Путей Сообщенія, сдача постройки и содержанія желѣзныхъ дорогъ въ распоряженіе частныхъ предпринимателей могла казаться явленіемъ нормальнымъ только пока опытъ не указалъ противнаго».

Предпочтеніе частной постройки желѣзныхъ дорогъ и частнаго распоряженія ими, продолжаетъ Графъ Бобринской, обыкновенно оправдывается слѣдующими соображеніями: а) предположеніемъ о невозможности организовать удовлетворительно правительственную постройку и эксплоатацію; б) предположеніемъ о тождествѣ интересовъ частныхъ предпринимателей съ интересами государственными, правительственными и общественными; в) непредвидѣніемъ всесторонняго и преимущественно государственнаго значенія желѣзныхъ дорогъ, и г) надеждою, что желѣзнодорожная сѣть будетъ сооружена частными капиталами безъ обремененія казны расходами.

По мнѣнію Министра Путей Сообщенія, ни одинъ изъ этихъ доводовъ не выдерживаетъ критики; онъ отвѣчаетъ на каждый изъ нихъ.

1) Возможность хорошей организаціи казенной постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, удовлетворяющей всѣмъ государственнымъ, а также частнымъ потребностямъ, и при томъ успѣшнѣе, чѣмъ имъ удовлетворяютъ частные предприниматели, доказана примѣрами—въ особенности Бельгіи, Германіи и Швеціи. Вообще, при должной организаціи правительственной постройки и надлежащемъ надъ нею контролѣ, казенные строители, которые подлежатъ прямой отвѣтственности по службѣ, никогда не могутъ сдѣлать столько вреда, сколько дѣлаютъ и могутъ сдѣлать частныя лица, не подвергаемыя за это никакой личной отвѣтственности. Наконецъ, Правительство, избѣгая казенной постройки, какъ бы показываетъ ничѣмъ не заслуженное недовѣріе къ цѣлой категоріи людей—правительственнымъ инженерамъ, которыхъ оно, вмѣстѣ съ тѣмъ, продолжаетъ образовывать, но силами которыхъ не пользуется, предоставляя ихъ въ распоряженіе частныхъ компаній.

2) Отсутствіе тождества и даже противоположность интересовъ частныхъ предпринимателей съ интересами государства, правительства и даже другихъ, частныхъ же, лицъ доказывается нашимъ собственнымъ опытомъ и опытомъ дру-

гихъ государствъ, а въ особенности того, гдѣ оказано наиболѣе довѣрія частной предпріимчивости въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, т. е. Англіи. Въ этомъ послѣднемъ государствѣ, для побужденія частныхъ распорядителей желѣзными дорогами умѣрить ихъ корыстное пользованіе упомянутыми дорогами, правительство было принуждено допустить и даже вызвать лишнюю затрату капиталовъ на постройку желѣзныхъ дорогъ, покровительствуя проведенію параллельныхъ линій для возбужденія конкурренціи.

Но даже эта мѣра оказалась безуспѣшною, и правительство нашлось вынужденнымъ стѣснить произволъ желѣзнодорожныхъ предпринимателей законами и властью правительственной инспекціи; а когда и этихъ мѣръ оказалось недостаточно, то оно стало приходить къ убѣжденію въ необходимости окончательно изъять желѣзныя дороги изъ частнаго распоряженія посредствомъ общаго ихъ выкупа на счетъ правительства *).—Такъ было даже въ такомъ государствѣ, гдѣ, какъ въ Англіи, правительство находитъ очень сильную поддержку своимъ требованіямъ въ самозащитѣ частныхъ лицъ, отстаивающихъ свои права и интересы отъ желѣзнодорожныхъ управленій чрезъ судебныя установленія и гдѣ судебные приговоры и взысканія съ желѣзнодорожныхъ предпринимателей безъ сомнѣнія сильнѣе дѣйствуютъ на нихъ, чѣмъ контроль и административная власть правительства.

3) Преобладаніе государственнаго значенія въ желѣзнодорожныхъ сообщеніяхъ передъ значеніемъ коммерческимъ, по

---

*) Здѣсь Графъ Бобринской очевидно говоритъ о законопроектѣ, внесенномъ въ парламентъ въ 1844 г., по иниціативѣ Гладстона, бывшаго тогда предсѣдателемъ торговой палаты (Board of trade); законопроектомъ этимъ дѣйствительно предполагалось выкупить въ собственность правительства всѣ рельсовые пути въ Англіи. Билль, однако, не прошелъ въ этомъ видѣ, и было рѣшено признать за правительствомъ лишь принципіальное право выкупа каждой частной желѣзнодорожной линіи по прошествіи 21 года владѣнія ею извѣстнымъ обществомъ. Но и это постановленіе осталось мертвою буквою и на практикѣ никогда не было примѣнено. Впослѣдствіи, нерѣдко опять возникали—и въ обществѣ и въ печати—предположенія объ ограниченіи правъ частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній; иногда они обсуждались даже въ особыхъ королевскихъ и парламентскихъ коммисіяхъ (въ 1865 и 1872 гг.), но въ парламентѣ не находили отголоска: дѣло ограничивалось обыкновенно принятіемъ мѣръ, характера, по преимуществу, полицейскаго. Впрочемъ въ 1873 г. былъ учрежденъ спеціальный желѣзнодорожный комитетъ, которому предоставлены нѣкоторыя—скорѣе факультивныя—права по наблюденію за постройкою и эксплоатаціею частныхъ желѣзныхъ дорогъ (см. Цѣхановѣцкій. Желѣзныя дороги и государства; Гл. III. Георгіевскій. Финансовыя отношенія государства и частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, гл. IX. Cohn. Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik, Band II, 609).

мнѣнію Графа Бобринскаго, очевидно не только изъ изложенныхъ выше отношеній къ этимъ сообщеніямъ даже такого правительства, какъ англійское, но также изъ опытовъ и примѣровъ другихъ правительствъ и изъ послѣднихъ событій въ Европѣ *) и—наконецъ—изъ собственныхъ соображеній каждаго. «Ибо нельзя не сознавать, пишетъ Графъ Бобринской, что если во всѣхъ законодательствахъ признается основнымъ правиломъ, чтобы пути сообщенія были равно для всѣхъ доступны и состояли въ исключительномъ вѣдѣніи правительства, то тѣмъ необходимѣе, чтобы такое же начало примѣнялось и къ желѣзнымъ дорогамъ, потому что врядъ ли можно найти другое, столь же могущественное орудіе для удовлетворенія самыхъ разностороннихъ государственныхъ потребностей, какъ желѣзныя дороги».

4) На примѣрѣ Россіи можно яснѣе всего видѣть, что система постройки рельсовыхъ путей частными компаніями отнюдь не сберегаетъ казенныхъ средствъ; при дѣйствующемъ у насъ порядкѣ не частные предприниматели, а Правительство, несетъ всю тяжесть расходовъ по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ. Реализуя своимъ распоряженіемъ облигаціи, оно даетъ обществамъ $^3/_4$ основнаго капитала, а остальную четверть гарантируетъ высокимъ процентомъ ежегоднаго дохода, нерѣдко помогая даже помѣщенію и этой части основнаго капитала.

«Такимъ образомъ, заключаетъ Графъ Бобринской, *не частныя лица* строятъ у насъ дороги, и не на *частный счетъ* онѣ строятся, а на *казенныя средства;* при этомъ Правительство, думая пользоваться частною предпріимчивостью для государственныхъ цѣлей, напротивъ жертвуетъ казенными средствами и государственною пользою для частныхъ выгодъ немногихъ предпринимателей» **).

Какъ можно судить по этимъ выдержкамъ изъ представленія Министра Путей Сообщенія, Графъ Бобринской выступилъ въ защиту своего мнѣнія съ обширнымъ запасомъ доводовъ и обобщеній. Свою основную мысль онъ попытался освѣтить со всѣхъ сторонъ, не оставляя ничего недосказан-

*) Министръ Путей Сообщенія, по всей вѣроятности, имѣетъ въ виду франко-прусскую войну 1870—71 гг., когда образцовое состояніе нѣмецкой рельсовой сѣти въ высокой мѣрѣ способствовало успѣху Германіи.

**) Предст. въ К. М. отъ 31 Мая 1874 г. за № 3375.

нымъ. Весьма допустимо, что онъ этимъ путемъ надѣялся вызвать Статсъ-Секретаря Рейтерна на рѣшительное и окончательное объясненіе по существу вопроса и такимъ образомъ дать Комитету Министровъ возможность высказаться въ томъ или иномъ смыслѣ, имѣя передъ собою, какъ матеріалъ для сужденій, всю совокупность аргументовъ, которою располагала какъ та, такъ и другая сторона.

Если намѣренія Министра Путей Сообщенія дѣйствительно были таковы, то нельзя не признать, что онъ ошибся въ расчетѣ: по сравненію съ обстоятельностью представленія Графа Бобринскаго, отвѣтный отзывъ Министра Финансовъ поражаетъ своею сжатостью. Рейтернъ не удѣлилъ въ немъ ни одного слова оцѣнкѣ тѣхъ положеній, которыя были приведены Министромъ Путей Сообщенія въ пользу системы казеннаго желѣзнодорожнаго строительства, и ограничился однимъ лишь нижеслѣдующимъ заявленіемъ, приводимымъ здѣсь дословно:

«Г. Министръ Путей Сообщенія въ заключеніи своей записки полагаетъ: не предрѣшая вопроса о способѣ постройки желѣзныхъ дорогъ въ будущемъ, построить Донецкую и Мелитопольскую дороги непосредственнымъ распоряженіемъ отъ Правительства, т. е. на казенный счетъ. По моему убѣжденію, такое рѣшеніе именно и предрѣшило бы означенный вопросъ, ибо оно поставило бы Министерство Финансовъ въ необходимость принять безотлагательно такія финансовыя и кредитныя мѣры, которыя нарушили бы самыя основанія принятой въ послѣдніе годы финансовой системы и лишили бы Министерство Финансовъ возможности слѣдовать по пути постепеннаго возстановленія и укрѣпленія государственнаго кредита. При приступѣ къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ на счетъ казны я не могъ бы отвѣчать ни за дѣйствительное выполненіе начатыхъ дорогъ, ни за сохраненіе бюджетнаго равновѣсія, достигнутаго послѣ столькихъ лѣтъ и съ такимъ трудомъ, ни, наконецъ, за продолженіе столь замѣтнаго въ послѣднее время постепеннаго улучшенія нашего кредита и нашихъ финансовъ. Посему обязываюсь представить на благоусмотрѣніе Комитета Министровъ свое положительное заключеніе, что Донецкая и Мелитопольская желѣзныя дороги не могутъ быть построены на счетъ казны. Тѣмъ не менѣе я считаю возможнымъ приступить къ постройкѣ Донецкой и

Мелитопольской желѣзныхъ дорогъ, а именно: посредствомъ отдачи ихъ существующимъ уже обществамъ, съ увеличеніемъ облигаціоннаго, а если это совершенно необходимо, то и акціонернаго капитала сихъ послѣднихъ» *).

При обсужденіи дѣла о Донецкой и Мелитопольской линіяхъ въ Комитетѣ Министровъ, въ засѣданіяхъ 18 и 25 Іюня, Министръ Финансовъ не прибавилъ ничего существеннаго къ своему мнѣнію: онъ не пошелъ далѣе своего прежняго категорическаго утвержденія, что положенный нашимъ Правительствомъ за послѣднія восемь лѣтъ въ основаніе постройки желѣзныхъ дорогъ способъ осуществленія ихъ посредствомъ частной иниціативы составляетъ часть общаго финансоваго плана, нарушеніе или измѣненіе котораго не можетъ не произвести колебанія во всей нашей кредитной системѣ.

Мысль Статсъ-Секретаря Рейтерна нѣсколько пояснилъ Государственный Контролеръ, бывшій Товарищъ Министра Финансовъ, Генералъ-Адъютантъ Грейгъ. Не подлежитъ никакому сомнѣнію, заявилъ онъ, что сооруженіе желѣзныхъ дорогъ—и особенно такихъ значительныхъ, какъ Донецкая и Мелитопольская—невозможно произвести средствами Государственнаго Казначейства; слѣдовательно, приступъ къ сооруженію этихъ линій на казенный счетъ повлекъ бы за собою пользованіе съ этою цѣлью кредитомъ, т. е. измѣненіе той системы, которой съ такимъ успѣхомъ держалось въ теченіе послѣднихъ лѣтъ Министерство Финансовъ.

Съ своей стороны Графъ Бобринской и послѣ объясненій Министра Финансовъ продолжалъ считать недостаточно разъясненнымъ вопросъ, почему къ сооруженію Донецкой и Мелитопольской дорогъ не признается возможнымъ примѣнить способъ казенной постройки: цѣна обѣихъ линій не превыситъ 44—48 милл. р.; ¾ этого капитала во всякомъ случаѣ, даже и при осуществленіи дорогъ частными компаніями, придется реализовать Правительству (въ видѣ облигацій); ассигнованіе же остальныхъ 11—12 милл. р., да еще въ теченіе двухъ или трехъ лѣтъ—времени сооруженія линій—едва ли составило бы непосильное бремя для Государственнаго

*) Отзывъ Министра Финансовъ отъ 12 Іюня 1874 г. за № 1916 (прилож. къ Журн. Ком. Мин. за Іюнь 1874 г.).

Казначейства. По этимъ соображеніямъ Графъ Бобринской не считалъ себя въ правѣ отказаться отъ своего прежняго мнѣнія. Предположеніе же Министра Финансовъ объ отдачѣ упомянутыхъ двухъ дорогъ въ постройку и эксплоатацію уже существующимъ обществамъ (дорогъ Грязе - Царицынской, Лозово - Севастопольской, Курско - Харьково - Азовской, Воронежско-Ростовской или Константиновской) Министръ Путей Сообщенія признавалъ недопустимымъ, главнымъ образомъ потому, что при такомъ исходѣ дѣла всѣ рельсовыя сообщенія юга и юго-востока Россіи оказались бы сосредоточенными въ рукахъ Полякова, Губонина и нѣсколькихъ распорядителей небольшой Константиновской линіи *).

Едва ли слѣдуетъ удивляться тому, что Министръ Путей Сообщенія призналъ отзывъ Статсъ-Секретаря Рейтерна недостаточно разъясняющимъ дѣло: въ этомъ отзывѣ, дѣйствительно, чувствуется что-то недосказанное. Мысль, что поощреніе частной иниціативы въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ входитъ въ общій планъ дѣйствій, выработанный въ видахъ упорядоченія нашего государственнаго хозяйства, только намѣчена, но не развита, почему и опасенія Министра Финансовъ за прочность нашего кредита въ случаѣ возобновленія постройки желѣзныхъ дорогъ на казенныя средства могутъ показаться мало обоснованными. Въ своихъ оффиціальныхъ сообщеніяхъ о производимыхъ финансовымъ вѣдомствомъ кредитныхъ операціяхъ Министръ Финансовъ вообще считалъ неудобнымъ вдаваться въ какія либо подробности, что, въ виду безусловной тайны, которой по существу своему долженъ подлежать ближайшій порядокъ совершенія подобныхъ операцій, являлось вполнѣ естественнымъ; такого образа дѣйствій Статсъ-Секретарь Рейтернъ держался и въ данномъ случаѣ.

Тѣмъ не менѣе, если сопоставить приведенныя выше заявленія его съ тѣми взглядами, которыми онъ вообще руководствовался въ своей финансовой и желѣзнодорожной политикѣ, начиная приблизительно съ 1866 г., то ходъ мысли его становится совершенно понятнымъ.

Извѣстно, что Рейтернъ стоялъ за выдѣленіе затратъ Госу-

*) По свидѣтельству М-ра Путей Сообщенія Поляковъ былъ единственнымъ акціонеромъ дорогъ Курско-Харьково-Азовской и Воронежско-Ростовской, онъ же вмѣстѣ съ Губонинымъ владѣли всецѣло Лозово-Севастопольскою линіею и Полякову же принадлежало преобладающее вліяніе въ обществѣ дороги Грязе-Царицынской.

дарства на дѣло поощренія желѣзнодорожнаго строительства изъ остальной массы обыкновенныхъ бюджетныхъ расходовъ, производимыхъ изъ общихъ средствъ Государственнаго Казначейства;—для осуществленія этого принципа на практикѣ имъ былъ созданъ особый желѣзнодорожный фондъ, рессурсы котораго образовались изъ особыхъ же источниковъ. Прямымъ послѣдствіемъ учрежденія такого фонда (по крайней мѣрѣ въ первые года его существованія) было прекращеніе обычныхъ до того времени займовъ, періодически заключавшихся нашимъ Правительствомъ за границею съ цѣлью полученія средствъ на уплату процентовъ и погашенія по нашимъ внѣшнимъ долгамъ: съ 1868 г. эти расходы стали производиться преимущественно изъ наличныхъ суммъ Государственнаго Казначейства, прежде удѣлявшихся на потребности желѣзнодорожнаго строительства, но послѣ основанія особаго желѣзнодорожнаго фонда остававшихся свободными (см. томъ I настоящаго очерка, гл. V). Такой результатъ являлся настолько благопріятнымъ съ точки зрѣнія интересовъ нашего государственнаго кредита, что со стороны Министра Финансовъ было вполнѣ естественно желаніе устранить всякіе поводы къ измѣненію подобнаго положенія вещей. Въ этомъ желаніи Министра Финансовъ и слѣдуетъ искать объясненіе отрицательному отношенію Статсъ-Секретаря Рейтерна къ проекту Графа Бобринскаго: онъ опасался, что, въ случаѣ приступа къ сооруженію желѣзнодорожныхъ линій распоряженіемъ Правительства, средствъ желѣзнодорожнаго фонда, къ рессурсамъ котораго предъявлялись изъ года въ годъ растущія требованія на воспособленія частнымъ компаніямъ, не хватитъ на расходы, сопряженные съ казенною постройкою. Въ такомъ случаѣ необходимыя суммы пришлось бы заимствовать, какъ прежде, изъ общихъ средствъ Государственнаго Казначейства, чѣмъ были бы парализованы указанныя выше благопріятныя послѣдствія системы выдѣленія затратъ на желѣзнодорожныя потребности въ обособленную группу государственныхъ расходовъ *).

Комитетъ Министровъ былъ поставленъ въ крайне затруд-

*) Удержаніе въ силѣ системы поощренія частной иниціативы не спасло, однако, финансоваго вѣдомства отъ необходимости современемъ прибѣгнуть, для пополненія желѣзнодорожнаго фонда, къ позаимствованіямъ—и весьма крупнымъ—изъ средствъ Государственнаго Казначейства. Обстоятельства, которыя привели къ этой необходимости, подробно разсмотрѣны ниже.

нительное положеніе: съ одной стороны, Министръ Путей Сообщенія стоялъ на строго законной почвѣ, предлагая не болѣе, какъ испытаніе, для сооруженія Донецкой и Мелитопольской дорогъ, одного изъ способовъ постройки, предусмотрѣнныхъ правилами 30 Марта 1873 г.; съ другой стороны—нельзя было не отнестись съ самымъ серьезнымъ вниманіемъ къ заявленію Министра Финансовъ: исходя отъ лица, отвѣтственнаго за финансовое благосостояніе страны, оно получало особый вѣсъ, котораго не имѣло бы въ устахъ другаго, хотя бы и не менѣе авторитетнаго государственнаго дѣятеля; о возобновленіи подписокъ на акціи, въ родѣ происходившихъ въ Мартѣ и Апрѣлѣ 1874 г., не хотѣли слышать ни тотъ, ни другой изъ заинтересованныхъ въ дѣлѣ Министровъ; наконецъ, противъ отдачи проектированныхъ линій въ постройку и эксплоатацію сосѣднимъ компаніямъ Графъ Бобринской представилъ безспорно вѣскія возраженія. Оставалось одно: изыскать какой нибудь новый способъ осуществленія обсуждаемыхъ рельсовыхъ путей.

Задача эта вообще была трудно выполнима; безотлагательное же рѣшеніе ея Комитетъ призналъ безусловно невозможнымъ. Въ виду этого было постановлено дать срокъ Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ сговориться между собою относительно того, какъ лучше всего выдти изъ затрудненія, а затѣмъ внести новое представленіе въ Комитетъ Министровъ о результатахъ такихъ переговоровъ. Государь утвердилъ положеніе Комитета 30 Іюня 1874 г.

Отставка Графа Бобринскаго.

Подобнаго рода рѣшеніе очевидно не могло удовлетворить Графа Бобринскаго. Прежде всего оно отсрочивало на неопредѣленное время осуществленіе двухъ линій, которыя онъ признавалъ неотложными; затѣмъ онъ не могъ не чувствовать, что соглашеніе съ Министромъ Финансовъ для него практически немыслимо. Въ началѣ 1873 г. Графъ Бобринской—сначала въ Совѣтѣ, а потомъ въ Комитетѣ Министровъ—указалъ всѣ тѣ способы постройки и содержанія желѣзныхъ дорогъ, которые онъ считалъ цѣлесообразными и пригодными для Россіи; ко второй половинѣ 1874 г. обнаружилось, что Министръ Финансовъ не сочувствуетъ въ полной мѣрѣ ни одному изъ нихъ. Гдѣ же было искать почву для новаго соглашенія?

Истощивъ весь запасъ доводовъ, которые онъ могъ представить въ защиту своихъ воззрѣній, Министръ Путей Сообщенія долженъ былъ убѣдиться въ томъ, что ему не удастся обезоружить своихъ противниковъ и доставить торжество своимъ взглядамъ.

Послѣднее представленіе Графа Бобринскаго въ Комитетъ Министровъ.

Наканунѣ 10 Іюля 1874 г.—дня, въ который Графъ Бобринской былъ уволенъ Государемъ отъ должности Министра Путей Сообщенія, въ Комитетѣ Министровъ разсматривалась записка его, которая являлась послѣднимъ представленіемъ Графа Бобринскаго въ высшее государственное учрежденіе; Министра замѣщалъ, при обсужденіи дѣла, Товарищъ его, Тайный Совѣтникъ Селифонтовъ. Вопросъ шелъ объ усиленіи провозоспособности нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ, направляющихъ грузы къ Балтійскимъ портамъ и къ западнымъ пограничнымъ пунктамъ; на этихъ дорогахъ за зиму 1872—1873 г.г. оказались значительныя задержки товаровъ, еще увеличившіяся въ теченіе зимы 1873—1874 г.г. Для опредѣленія, въ какой мѣрѣ необходимы капитальныя улучшенія, Министерство Путей Сообщенія неоднократно командировало на мѣста довѣренныхъ лицъ и особыя коммисіи, которыя пришли къ заключенію, что для приведенія упомянутыхъ выше линій въ состояніе, соотвѣтствующее потребностямъ движенія, необходимо увеличить денежные рессурсы 10-ти желѣзнодорожныхъ обществъ на сумму, въ общей сложности равняющуюся 56.440.605 р. мет. *). Главная потребность ощущалась въ паровозахъ и вагонахъ (пассажирскихъ и товарныхъ), количество которыхъ признавалось безусловно недостаточнымъ; около половины всей указанной суммы, испрашиваемой на необходимыя улучшенія, предназначалось на этотъ предметъ. Слѣдующую по значительности статью предположенныхъ рас-

*) Компаніями, которыя нуждались въ усиленіи денежныхъ средствъ, М-во Путей Сообщенія признавало общества дорогъ: 1) Грязе-Царицынской, 2) Тамбово-Саратовской, 3) Козлово-Воронежско-Ростовской, 4) Орловско-Грязской, 5) Орловско-Витебской, 5) Динабурго-Витебской, 7) Курско-Харьково-Азовской, 8) Харьково-Николаевской, 9) Московско-Брестской и 10) С.-Петербурго-Варшавской.

ходовъ составляла укладка вторыхъ путей на 6-ти изъ разсматриваемыхъ линій *).

Министръ Путей Сообщенія предоставлялъ Министру Финансовъ рѣшить, какимъ путемъ общества могли бы удобнѣе всего быть снабжены потребными имъ средствами, но во всякомъ случаѣ полагалъ необходимымъ немедленно принять мѣры для исполненія, еще до наступленія зимы, самыхъ необходимыхъ работъ и поставокъ и для этой цѣли ассигновать авансомъ 18.405.183 р. мет. **).

Статсъ-Секретарь Рейтернъ находилъ, что сумма въ 56.440.605 р. мет. представляется сама по себѣ настолько значительною, что отпускъ ея превысилъ бы средства, имѣющіяся въ распоряженіи Правительства на желѣзнодорожное дѣло, и, по необходимости, долженъ быть разсроченъ на болѣе или менѣе продолжительное время. Притомъ, значительная часть работъ, предположенныхъ къ исполненію на указанную сумму, находится въ тѣсной связи съ проектированною новою сѣтью желѣзныхъ дорогъ, разсмотрѣніе которой, по Высочайше утвержденному 13 Іюня 1874 г. положенію Комитета Министровъ, отложено впредь до производства подробныхъ изысканій по всѣмъ предположеннымъ линіямъ (см. выше). Это послѣднее замѣчаніе, какъ объяснялъ Министръ Финансовъ, относится преимущественно къ устройству вторыхъ путей на нѣкоторыхъ дорогахъ, такъ какъ очевидно, что устройство этихъ путей сдѣлается излишнимъ и безполезнымъ въ случаѣ, если Правительствомъ разрѣшено будетъ, черезъ нѣкоторое время, сооруженіе новыхъ дорогъ, параллельныхъ тѣмъ, на которыхъ теперь полагается уложить вторые пути.

Вообще же, по мнѣнію Статсъ-Секретаря Рейтерна, интересы Государственнаго Казначейства съ одной стороны, а съ другой — интересы самихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, финансовое положеніе которыхъ по большей части еще не упрочилось, требуютъ самаго тщательнаго и всесторонняго изученія этого дѣла. Поэтому Министръ Финансовъ находилъ, что слѣдовало бы подвергнуть весь вопросъ, во всей его совокупности, обсужденію особой коммисіи изъ членовъ отъ

*) Отъ Ельца до Орла, 2) отъ Орла до Динабурга, 3) отъ Динабурга до Вержболова, 4) отъ Ландварова до Бѣлостока, 5) отъ Вязьмы до Смоленска и 6) отъ Максимовки до Ростова.

**) См. пред. М-ра Путей Сообщенія въ Ком. Мин. отъ 27 Іюня 1874 г. за № 3847.

Министерствъ Финансовъ и Путей Сообщенія, а также Государственнаго Контроля, съ приглашеніемъ въ нее, по мѣрѣ надобности, представителей желѣзнодорожныхъ компаній, и ходатайствовать передъ Государемъ Императоромъ о возложеніи предсѣдательствованія въ этой коммисіи на одного изъ высшихъ государственныхъ сановниковъ, по довѣрію Его Величества, съ тѣмъ, чтобы заключенія коммисіи были представлены своевременно на Высочайшее усмотрѣніе черезъ Комитетъ Министровъ.

Оставаясь при убѣжденіи, что такое направленіе дѣла было бы наиболѣе цѣлесообразнымъ, Статсъ-Секретарь Рейтернъ, тѣмъ не менѣе, не отрицалъ необходимости немедленнаго принятія частныхъ мѣръ къ устраненію, насколько это возможно, препятствій къ правильному движенію на нѣкоторыхъ дорогахъ и не возражалъ противъ ассигнованія на этотъ предметъ, изъ средствъ желѣзнодорожнаго фонда, суммы, испрашиваемой Министерствомъ Путей Сообщенія, съ незначительнымъ лишь сокращеніемъ ея (18.078.223 р. мет.). Изъ этой суммы онъ предполагалъ выдать соотвѣтствующіе авансы желѣзнодорожнымъ обществамъ, но только тѣмъ, которыя согласятся увеличить свой облигаціонный капиталъ на необходимую сумму, предоставивъ Правительству выпускъ облигацій для возврата авансовъ *).

Графъ Бобринской во время предварительной переписки не соглашался съ предложеніемъ Рейтерна учредить особую коммисію подъ предсѣдательствомъ назначеннаго Высочайшею властью лица: онъ опасался, что такое направленіе дѣла замедлитъ его окончательное разрѣшеніе, которое, по его убѣжденію, желательно было бы, напротивъ того, по возможности ускорить. Комитетъ Министровъ примкнулъ, однако, къ взгляду Рейтерна и считалъ поднятый вопросъ по существу весьма сложнымъ и требующимъ всесторонняго обсужденія. При всемъ томъ, въ виду изъявленнаго Министромъ Финансовъ согласія безотлагательно отпустить средства на удовлетвореніе насущнѣйшихъ потребностей разсматриваемыхъ желѣзнодорожныхъ линій, Комитетъ не призналъ необходимымъ предрѣшать тотъ путь, которымъ современемъ можетъ быть разрѣшенъ указанный вопросъ во всемъ

*) Отзывъ М-ра Финансовъ отъ 6 Іюля 1874 г. за № 2155.

его объемѣ, и полагалъ предпочтительнымъ ограничиться пока принятіемъ заключенія Министра Финансовъ объ ассигнованіи исчисленной имъ суммы изъ средствъ желѣзнодорожнаго фонда.

Приводить въ исполненіе это постановленіе, утвержденное Государемъ 19 Іюля 1874 г., выпало на долю новаго Министра Путей Сообщенія, Генералъ-Адъютанта Вице-Адмирала Посьета.

Остальныя желѣзнодорожныя дѣла, разсмотрѣнныя Комитетомъ Министровъ въ 1873—1874 г.г.

Передъ интересомъ, возбуждаемымъ принципіальными вопросами, которые восходили на разрѣшеніе Комитета Министровъ въ теченіе 1873—1874 г.г., нѣсколько блѣднѣетъ значеніе другихъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, разсмотрѣнныхъ Комитетомъ за тотъ же періодъ времени. Ихъ нельзя, однако, обойти молчаніемъ, тѣмъ болѣе, что многія изъ нихъ служатъ наглядною иллюстраціею тому, насколько важнымъ органомъ въ дѣлѣ упорядоченія отношеній между Государствомъ и желѣзнодорожными обществами продолжалъ, по усвоеннымъ традиціямъ, служить Комитетъ Министровъ.

Прежде всего необходимо упомянуть о нѣсколькихъ подъѣздныхъ путяхъ, разрѣшенныхъ къ постройкѣ въ 1873 и 1874 г.г.

Три изъ нихъ были разрѣшены еще на основаніи правилъ 1870 г., т. е. посредствомъ выбора предпринимателя для ихъ отстройки Министромъ Путей Сообщенія *); это были линіи:

1) *Сестрорѣцкая.* Участокъ отъ Сестрорѣцка до ст. Бѣлоострова, Финляндской желѣзной дороги (6 верстъ), отстроенный на средства казны въ 1871 г., съ того времени находился въ эксплоатаціи дирекціи финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ началѣ 1873 г., два предпринимателя (Миллеръ и фонъ-Дезенъ) представили ходатайство объ учрежденіи акціонернаго общества для устройства пристани въ Сестрорѣцкой бухтѣ, съ проведеніемъ отъ нея вѣтви къ указанной выше линіи, которую они предполагали взять въ свое завѣдываніе, и съ отстройкою другой вѣтви, протяженіемъ въ $8^1/_2$ верстъ, къ Тарховской косѣ.

---

*) Этотъ способъ былъ примѣненъ потому, что вопросы объ осуществленіи каждаго изъ перечисленныхъ путей были уже окончательно разработаны до утвержденія новыхъ правилъ о порядкѣ разрѣшенія желѣзныхъ дорогъ (30 Марта 1873 г.).

Стоимость выстроеннаго казною участка имѣла быть возмѣщена Правительству наличными деньгами, по реализаціи облигацій компаніи, на которыя—также какъ и на акціонерный капиталъ—не испрашивалось казенной гарантіи. Уставъ общества утвержденъ 2 Февраля 1873 г. *).

2) *Муромская* (отъ ст. Ковровъ, Нижегородской дороги, до г. Мурома, протяженіемъ въ 100 верстъ).

и 3) *Рыо-Туккумская* (протяженіемъ въ 60 верстъ).

Объ эти линіи были включены въ сѣть полезныхъ питательныхъ вѣтвей, утвержденную 8 Февраля 1873 г. (по положенію Комитета желѣзныхъ дорогъ; см. предшествующую главу). Гарантіи на капиталы обѣихъ компаній не испрашивалось. Тѣмъ не менѣе Комитетъ Министровъ потребовалъ введенія въ уставъ и того и другаго общества, по примѣру однородной съ ними по условіямъ сооруженія и эксплоатаціи Боровичской дороги (разрѣшенной, какъ извѣстно, въ 1872 г.), нѣкоторыхъ постановленій, обезпечивающихъ прочность подобныхъ предпріятій. Главнѣйшими изъ такихъ постановленій Комитетъ считалъ: а) опредѣленіе цифры акціонернаго капитала въ размѣрѣ не менѣе $^1/_3$ всего основнаго капитала и б) установленіе обязательнаго для общества залога въ размѣрѣ 50% съ суммы акціонернаго капитала. Уставы для обоихъ обществъ утверждены 4 Мая 1873 г. **).

Въ томъ же 1873 г. было разрѣшено устройство соединительной вѣтви между С.-Петербурго-Варшавскою и Варшавско-Вѣнскою желѣзными дорогами (въ Варшавѣ, протяженіемъ въ $10^1/_2$ верстъ). Отстройку ея приняло на себя хозяйственнымъ способомъ Министерство Путей Сообщенія, съ тѣмъ, чтобы вѣтвь послѣ окончанія ея была взята въ эксплоатацію обществомъ Привислянской дороги, въ уставъ котораго было включено обязательство въ этомъ смыслѣ, причемъ компанія бралась возмѣстить изъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала расходъ Правительства на сооруженіе вѣтви. Согласіе, данное Министромъ Финансовъ на такого рода комбинацію, разумѣется, не знаменовало собою уступки въ пользу

*) Движеніе по линіи къ бухтѣ открыто въ 1875 г.; вѣтвь къ Тарховской косѣ вовсе не была отстроена. Вскорѣ дѣла общества пришли въ разстройство и въ 1882 г. Сестрорѣцкая дорога была закрыта.

**) Дороги открыты для движенія: Муромская со значительнымъ опозданіемъ—въ Январѣ 1880 г., а Риго-Туккумская въ Сентябрѣ 1877 г.

системы сооруженія желѣзнодорожныхъ вѣтвей на казенныя средства: не говоря уже о незначительности линіи, ассигнованіе на нее казенныхъ средствъ въ данномъ случаѣ носило какъ бы характеръ аванса или пособія, подлежащаго возвращенію казнѣ въ сравнительно непродолжительный срокъ.

Въ 1874 г. были также разрѣшены къ постройкѣ три желѣзнодорожныхъ вѣтви:

1) *Бѣковская*, протяженіемъ въ 13 верстъ, отъ ст. Сосновки Тамбово-Саратовской дороги до села Бѣкова, имѣнія мѣстнаго землевладѣльца Устинова, который выстроилъ вѣтвь на свои средства и сдалъ ее въ эксплоатацію обществу Тамбово-Саратовской дороги, обязавшемуся доставить на нее подвижной составъ. Вѣтвь не подлежала ни безплатному переходу въ казну по истеченіи извѣстнаго времени, ни досрочному выкупу Правительствомъ. Комитетъ Министровъ согласился на такую льготу въ виду особыхъ условій сооруженія линіи и ея незначительности, но Устиновъ былъ предупрежденъ, что, въ случаѣ продолженія вѣтви въ какомъ бы то ни было направленіи, она должна будетъ подчиниться общимъ постановленіямъ о постройкѣ и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Разрѣшеніе Государя на постройку Бѣковской вѣтви послѣдовало 22 Февраля 1874 года *).

2) *Обходная вѣтвь вокругъ Нахичевани и Ростова* (протяженіемъ въ 18 верстъ). Она входила въ число сооруженій, съ помощью которыхъ предполагалось усилить провозоспособность Воронежско-Ростовской линіи, и была включена въ проектъ Графа Бобринскаго о приведеніи нѣкоторыхъ дорогъ въ состояніе, соотвѣтствующее потребностямъ движенія (см. выше). Отстроить ее предполагалось на счетъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала **).

и 3) *Дерптская* (отъ Дерпта до ст. Тапсъ на Балтійской дорогѣ, протяженіемъ въ 107 верстъ). Это была одна изъ тѣхъ 14-ти линій, объ осуществленіи которыхъ представлялъ Комитету Министровъ Графъ Бобринской еще въ Маѣ 1873 г. (см. предшествующую главу). Для сооруженія ея теперь предполагалось увеличить облигаціонный капиталъ общества Балтійской

*) См. Журн. Ком. Мин. 12 Февраля 1874 г. Движеніе по вѣтви открыто уже въ Мартѣ 1874 года.

**) Эта вѣтвь открыта для движенія въ Декабрѣ 1876 года.

дороги (которому поручалась постройка Дерптской вѣтви) на 4.710.810 р. мет.; новымъ облигаціямъ присвоивалась обычная гарантія и Правительство оставляло ихъ за собою по цѣнѣ 88 за 100. Комитетъ Министровъ счелъ необходимымъ, наряду съ дополненіемъ устава общества статьями объ увеличеніи облигаціоннаго капитала, ввести въ него нѣкоторыя постановленія, которыхъ въ немъ не содержалось по сравненію съ уставами, утвержденными въ позднѣйшее время. Постановленія эти сводились къ требованіямъ: а) заказывать подвижной составъ, рельсовыя скрѣпленія и телеграфныя принадлежности исключительно въ Россіи и оплачивать таможенною пошлиною всѣ заграничные заказы; б) отнести въ счетъ запаснаго капитала остатокъ, который можетъ очиститься по отстройкѣ вѣтви, и в) ввести въ правленіе общества директора отъ Правительства *).

Въ этомъ рѣшеніи сказалась обычная политика Комитета Министровъ, возведенная въ послѣдовательную систему приблизительно съ 1869 г. Предшествовавшее изложеніе показываетъ, что, за все время поощренія у насъ системы частнаго желѣзнодорожнаго строительства, Правительство прилагало постоянныя старанія къ усовершенствованію редакціи договоровъ казны съ желѣзнодорожными компаніями, причемъ видную роль въ этомъ дѣлѣ игралъ Комитетъ Министровъ. Процессъ такого исправленія редакціи совершался постепенно: по мѣрѣ сознанія практическихъ неудобствъ, вызываемыхъ формою или способомъ изложенія какого-либо параграфа извѣстнаго устава (или концессіи), вырабатывалась для послѣдующихъ уставовъ и концессій новая редакція того же параграфа, способная, по мнѣнію Правительства, устранить на будущее время замѣченные недостатки. При этомъ, однако, тѣ самыя постановленія, которыя подали поводъ къ такимъ измѣненіямъ, т. е. постановленія, заключавшіяся въ прежнихъ уставахъ, обыкновенно продолжали оставаться въ силѣ, въ виду общаго правила, что законъ не имѣетъ обратнаго дѣйствія. Для устраненія, по возможности, нежелательныхъ послѣдствій, проистекавшихъ

*) Дорога открыта для движенія въ Августѣ 1877 г.—Какъ обходная вѣтвь Нахичевань—Ростовъ, такъ и Дерптская вѣтвь Балтійской дороги разрѣшены Высочайше утвержденнымъ, 21 Декабря 1874 г., положеніемъ Комитета Министровъ, т. е. уже при преемникѣ Графа Бобринскаго.

изъ подобнаго положенія вещей, Комитетъ Министровъ сталъ обусловливать свое согласіе на удовлетвореніе различныхъ, представлявшихся ему, ходатайствъ уже открывшихъ свои дѣйствія частныхъ обществъ исполненіемъ этими послѣдними требованія о переработкѣ ихъ уставовъ согласно утвержденнымъ въ послѣднее время образцамъ.

Равнымъ образомъ было обращено вниманіе на то, чтобы каждая существующая компанія дѣйствовала на основаніи надлежащимъ порядкомъ утвержденнаго устава: къ 1873 г. обнаружилось, что нѣкоторыя компаніи не удовлетворяютъ такимъ условіямъ. Таковы были, напр., общества: Тамбово-Саратовской, Одесской и Воронежско-Ростовской дорогъ, не имѣвшія уставовъ, а дѣйствовавшія на основаніи концессій, утвержденныхъ за нѣсколько лѣтъ до того. Такому ненормальному явленію былъ положенъ конецъ и общества Тамбово-Саратовской и Одесской дорогъ были подчинены дѣйствію составленныхъ для нихъ уставовъ: первое—11 Мая 1873 г., а второе—29 Апрѣля 1874 г. (о судьбѣ общества Воронежско-Ростовской дороги будетъ упомянуто ниже) *).

Далѣе, для общества Поти-Тифлисской дороги, дѣйствовавшаго до того времени, въ качествѣ компаніи иностранной, на основаніи французскихъ законовъ (уставъ его былъ составленъ въ Парижѣ, у нотаріуса Рокбера), былъ выработанъ новый уставъ, въ силу котораго компанія преобразовывалась въ русское общество; сдѣлано это было, главнымъ образомъ, для болѣе удобнаго производства расчетовъ съ Правительствомъ по принятію отъ послѣдняго казенныхъ работъ, произведенныхъ на линіи **).

Наконецъ, былъ составленъ новый уставъ *общества Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги*. Это новое общество возникло благодаря сліянію двухъ компаній: Козлово-Воронежской и Воронежско-Ростовской желѣзныхъ дорогъ. Для такого сліянія были выработаны слѣдующія главныя основанія: капиталы двухъ поименованныхъ обществъ сливаются въ одинъ капиталъ, которому ведется общій счетъ доходовъ и расходовъ; изъ общей суммы акціонернаго капитала Воро-

---

*) Позднѣе, въ 1876 г., было оформлено существованіе обществъ Московско-Брестской и Новгородской (узкоколейной) дорогъ (см. слѣдующую главу).

**) Работы по прокладкѣ этой линіи, какъ указано въ томѣ I-мъ, гл. IV настоящаго очерка, были начаты на счетъ казны.

нежско-Ростовскаго участка (не пользовавшагося гарантіею) акціи на 8.496.780 р. кред. замѣняются облигаціями новаго общества на равную сумму въ металлической валютѣ (7.317.459 р. мет.), оставляемыми Правительствомъ за собою; часть ихъ, на сумму 2.417.000 р. мет.=3.021.203 р. кред., передается Войску Донскому въ уплату за выстроенную имъ въ 1863 г. и уступленную въ 1867 г. Полякову линію отъ Грушевки до Аксая, которая вошла въ составъ Воронежско-Ростовской дороги *); остальные же 4.900.459 р. мет. выплачиваются обществу по 84 за 100 нарицательнаго капитала облигацій, по представленіи къ уничтоженію акцій на равную сумму. По поводу этой комбинаціи Министръ Финансовъ объяснялъ, что она не можетъ потребовать особыхъ пожертвованій со стороны Правительства, такъ какъ, если, благодаря замѣнѣ негарантированныхъ акцій гарантированными облигаціями, сумма принимаемой на себя Правительствомъ гарантіи и увеличится на 373.190 р. мет., то на покрытіе гарантіи, согласно новому уставу общества, пойдутъ: весь чистый доходъ южнаго участка Воронежско-Ростовской линіи, уже за прежніе года достигшій значительнаго размѣра, и избытокъ, который можно ожидать по Козлово-Воронежской линіи, не требовавшей, въ теченіе нѣкотораго времени, приплатъ по гарантіи **). Уставъ общества Козлово-Воронежско-Ростовской дороги утвержденъ 15 Сентября 1873 года.

Всѣ перечисленные уставы получили свою окончательную редакцію, согласованную съ утвержденными за послѣднее время образцами, черезъ Комитетъ Министровъ.

---

*) См. томъ I, гл. III и томъ II, гл. I настоящаго очерка.—Войско Донское въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ (съ 1867 г.) препиралось сначала съ Поляковымъ, а потомъ съ учрежденнымъ имъ обществомъ Воронежско - Ростовской дороги относительно способа полученія причитавшейся Войску за уступленную имъ Полякову Грушевско-Аксайскую линію суммы въ 3.021.203 р. кред. По заключенному съ Поляковымъ условію общество должно было уплатить эту сумму гарантированными бумагами; между тѣмъ при утвержденіи устава общества Воронежско-Ростовской дороги (въ 1869 г.) гарантія была присвоена одному облигаціонному капиталу, цѣликомъ ушедшему на строительныя работы по участку Воронежъ-Грушевка, акціонерный же капиталъ, въ составъ котораго, согласно дополнительнымъ статьямъ концессіи, вошла и слѣдуемая Войску сумма, не получилъ гарантіи, по обще-принятому въ то время порядку. Съ своей стороны Войско настаивало на выдачѣ слѣдуемой ему суммы гарантированными цѣнностями. Въ концѣ концовъ затрудненіе разрѣшилось съ замѣною, при сліяніи общества Козлово-Воронежской и Воронежско-Ростовской дорогъ, части негарантированныхъ акцій втораго изъ нихъ гарантированными облигаціями.

**) См. Журн. Ком. Мин. 14 и 28 Августа 1873 года.

При обозрѣніи главнѣйшихъ мѣръ, принятыхъ въ 1873—1874 г.г. по отношенію къ желѣзнодорожнымъ обществамъ, нельзя не отмѣтить льготы, оказанной нѣкоторымъ изъ такихъ обществъ по почину Министра Финансовъ. Какъ извѣстно, эмиссіонныя цѣны консолидированныхъ облигацій русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ каждымъ новымъ выпускомъ все возвышались. Сообразно съ этимъ, какъ было указано выше, Правительство постепенно возвышало и цѣны, по которымъ оно оставляло за собою облигаціи частныхъ компаній. Но бывали случаи, когда облигаціи извѣстнаго общества, принятыя казною по условленной цѣнѣ, помѣщались въ позднѣйшій консолидированный заемъ, причемъ Правительству удавалось реализовать этотъ заемъ по цѣнѣ высшей противъ той, которую должна была получить за облигаціи частная компанія. Министръ Финансовъ въ такихъ случаяхъ считалъ справедливымъ выдавать компаніямъ, еще не выбравшимъ всей причитавшейся имъ за счетъ облигацій суммы, тотъ излишекъ, который Правительство получало отъ болѣе выгодной, чѣмъ первоначально предполагалось, реализаціи выпускаемыхъ имъ бумагъ. Льготы такого рода были оказаны, на основаніи Высочайше утвержденныхъ, 18 Мая 1873 и 5 Ноября 1874 г.г., положеній Комитета Министровъ, 10-ти обществамъ, изъ которыхъ первыя пять *) получили за извѣстную часть своихъ облигаціонныхъ капиталовъ по 84 (вмѣсто условленныхъ 75—76½) руб. дѣйствительныхъ за 100 нарицательныхъ, а остальныя **) по 88% вмѣсто опредѣленныхъ въ ихъ уставахъ 84-хъ. Излишекъ этотъ предназначался на удовлетвореніе такихъ потребностей дорогъ, которыя, не будучи предусмотрѣны расцѣночными вѣдомостями, могли быть впослѣдствіи признаны Министерствомъ Путей Сообщенія необходимыми.

Оказывая желѣзнодорожнымъ обществамъ подобнаго рода пособія, Правительство, очевидно, желало облегчить имъ возможность усовершенствовать техническое обустройство эксплоатируемыхъ ими линій. Эта мѣра была лишь дальнѣйшимъ шагомъ въ развитіи того общаго плана дѣйствій, который еще съ конца 60-хъ годовъ намѣтило себѣ Правительство, озабо-

*) Общества дорогъ: Ярославско-Вологодской, Риго-Больдерааской, Лидваровo-Роменской, Лозово-Севастопольской и Харьково-Николаевской.

**) Общества дорогъ: Либавской, Новоторжской, Рязско-Вяземской, Моршанско-Сызранской и Ростово-Владикавказской.

ченное приведеніемъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ положеніе, удовлетворяющее предъявляемымъ къ нимъ требованіямъ. Что наши рельсовыя сообщенія заставляли въ этомъ смыслѣ желать очень многаго — это было хорошо извѣстно Правительству, которое, вмѣстѣ съ тѣмъ, ясно сознавало, что извлечь изъ желѣзныхъ дорогъ всю ту пользу, которую онѣ способны оказать дѣлу оживленія торгово-промышленной жизни страны, возможно только при условіи развитія правильнаго и безпрепятственнаго по нимъ движенія. Въ этихъ видахъ въ 1870 г. были проложены вторые пути на дорогахъ: Московско-Курской (отъ Москвы до ст. Сергіевское, на протяженіи 241 версты), Рязанско-Козловской (на всемъ протяженіи) и Московско-Рязанской (тоже), а въ 1872 г. Комитетъ Министровъ разрѣшилъ начать прокладку второй пары рельсовъ и по Варшавско-Вѣнской дорогѣ. На удовлетвореніе, по возможности, и другихъ потребностей движенія (усиленіе подвижнаго состава, развитіе разъѣздныхъ путей и пр.) Правительствомъ также было обращено въ то время должное вниманіе: съ этою цѣлью однѣмъ компаніямъ дозволялось увеличивать свои облигаціонные капиталы, другимъ — выдавались ссуды и пособія. Позднѣе, какъ уже было упомянуто (см. гл. II настоящаго тома), въ уставы желѣзнодорожныхъ компаній (начиная съ устава общества Лозово-Севастопольской дороги) стала вводиться оговорка, которою прямо предусматривалось позднѣйшее увеличеніе опредѣленнаго въ уставѣ размѣра облигаціоннаго капитала — преимущественно въ цѣляхъ усиленія подвижнаго состава (а также на другія капитальныя устройства). Усиленіе подвижнаго состава и Комитетъ Министровъ не разъ отмѣчалъ, какъ одну изъ насущнѣйшихъ нуждъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, и послѣ введенія въ уставы желѣзнодорожныхъ обществъ только что упомянутаго постановленія о дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталахъ внимательно наблюдалъ за тѣмъ, чтобы они употреблялись на предметъ своего прямаго назначенія. Если и допускались въ этомъ отношеніи исключенія, то лишь по особо уважительнымъ причинамъ. Такъ, напримѣръ, въ Январѣ 1873 г., Графъ Бобринской испрашивалъ разрѣшеніе отвлечь часть дополнительнаго облигаціоннаго капитала Моршанско-Сызранской линіи отъ присвоеннаго ему назначенія (на усиленіе подвижнаго состава) и употребить эту часть на пріобрѣтеніе стальныхъ рельсовъ, вмѣсто предусмотрѣнныхъ расцѣноч-

ною вѣдомостью желѣзныхъ. Ходатайство это, исходившее отъ самого общества, было вызвано вздорожаніемъ желѣзныхъ рельсовъ на заграничныхъ рынкахъ почти на 50% противъ ихъ прежней цѣны, тогда какъ стальные рельсы, уже начавшіе тогда вытѣснять желѣзные, хотя тоже поднялись въ цѣнѣ, но всего на 15%. Такъ какъ суммы, назначенныя по расцѣночной вѣдомости на пріобрѣтеніе рельсовъ, при указанныхъ условіяхъ, все равно оказались бы недостаточными, то Министръ Путей Сообщенія полагалъ отнести непредвидѣнную часть упомянутыхъ расходовъ на дополнительный облигаціонный капиталъ *). Комитетъ Министровъ, во вниманіе къ приведеннымъ Графомъ Бобринскимъ доводамъ, одобрилъ это предположеніе, но поручилъ Министру Путей Сообщенія поставить общество Моршанско-Сызранской дороги въ извѣстность, что дальнѣйшая реализація дополнительнаго облигаціоннаго капитала его будетъ допущена лишь для усиленія, во время эксплоатаціи линіи, подвижнаго состава ея, и, кромѣ того, наблюсти, чтобы разрѣшенные и другимъ дорогамъ подобные же капиталы были употребляемы преимущественно для этой послѣдней надобности.

Такое порученіе вполнѣ согласовалось съ воззрѣніями и самого Бобринскаго, а также Министра Финансовъ: какъ видно изъ дѣла объ усиленіи провозоспособности нѣкоторыхъ линій, разбиравшагося въ Комитетѣ Министровъ наканунѣ отставки Министра Путей Сообщенія (см. выше),—оба они были убѣждены въ необходимости приведенія нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ болѣе удовлетворительное состояніе, чѣмъ то, въ которомъ онѣ находились; если между ними и существовало по этому поводу разногласіе, то оно касалось только выбора наиболѣе пригоднаго способа для опредѣленія дѣйствительнаго объема нуждъ открытыхъ для движенія рельсовыхъ сообщеній.

Общій взглядъ на нашу желѣзнодорожную политику 1873—1874 г.г.

Это былъ, впрочемъ, одинъ изъ немногихъ пунктовъ, по которымъ установилось—и то лишь до извѣстной степени—соглашеніе между Министрами Путей Сообщенія и Финан-

*) Заказать стальные рельсы въ Россіи не представлялось возможности, такъ какъ русскіе заводы ихъ тогда еще не изготовляли (производство рельсовъ такого типа водворилось въ Россіи только начиная съ 1874 года); между тѣмъ преимущество ихъ передъ желѣзными тогда уже было признано.

совъ: во взглядахъ на большинство другихъ вопросовъ—и при томъ коренныхъ—они, какъ извѣстно, расходились по существу. Изъ предшествовавшаго изложенія видно, что въ концѣ концовъ взгляды Рейтерна получили рѣшительный перевѣсъ.

Положеніе вещей, созданное такимъ исходомъ дѣла, отличалось нѣкоторою своеобразностью. Разработанныя Графомъ А. П. Бобринскимъ правила о разрѣшеніи постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ хотя формально и получили законную силу, тѣмъ не менѣе ни разу не были примѣнены на дѣлѣ съ соблюденіемъ того порядка, какой имѣлъ въ виду ихъ составитель, и послѣ отставки Графа Бобринскаго были признаны подлежащими отмѣнѣ, не будучи, строго говоря, испытаны на практикѣ. Дѣйствительно, результаты происходившихъ въ Мартѣ и Апрѣлѣ 1874 года подписокъ на акціи четырехъ желѣзнодорожныхъ обществъ едва ли было бы справедливымъ отнести на счетъ упомянутыхъ правилъ: послѣ измѣненій, которымъ они подверглись по иниціативѣ Рейтерна, самъ Графъ Бобринской поспѣшилъ снять съ себя отвѣтственность за послѣдствія ихъ примѣненія. Въ отвѣтъ на это Министръ Финансовъ, нѣсколько позднѣе, заявилъ (см. выше), что и безъ введенія въ первоначальныя предположенія Графа Бобринскаго такихъ измѣненій подписка на акціи не дала бы ожидавшихся Министромъ Путей Сообщенія результатовъ.

Хотя, такимъ образомъ, преобразовательные планы Графа Бобринскаго въ общемъ потерпѣли неудачу, однако нѣкоторыя частности своей программы ему всетаки удалось провести въ жизнь; это можно сказать, главнымъ образомъ, о проектированныхъ имъ мѣрахъ къ усиленію надзора и объема власти Правительства надъ частными желѣзнодорожными обществами и къ усовершенствованію внутренней организаціи такихъ обществъ. Его начинанія въ этой области пользовались поддержкою Комитета Министровъ, значеніе котораго въ дѣлѣ урегулированія отношеній между Государствомъ и частными компаніями Министръ Путей Сообщенія умѣлъ цѣнить по достоинству, какъ это видно изъ его всеподданнѣйшаго отчета о порядкѣ разрѣшенія новыхъ желѣзныхъ дорогъ, гдѣ онъ нѣсколько разъ упоминаетъ объ этой сторонѣ дѣятельности Комитета. Благодаря такой совмѣстной работѣ, форма желѣзнодорожныхъ уставовъ была замѣтно усовершенствована; по существу же въ нихъ введены многія постановленія, несомнѣнно спо-

собствовавшія болѣе правильной постановкѣ нашего желѣзнодорожнаго дѣла. Къ числу подобныхъ постановленій надо отнести прежде всего введеніе въ правленія желѣзнодорожныхъ компаній директоровъ отъ Правительства; затѣмъ подробное указаніе средствъ воздѣйствія, которыя предоставляются въ распоряженіе Правительства на случай неисправности компаній въ исполненіи принятыхъ ими на себя обязанностей; далѣе, требованіе относительно образованія для каждаго общества особаго оборотнаго капитала; наконецъ, подробное опредѣленіе обязанностей личнаго состава правленій обществъ и правъ акціонеровъ въ общихъ собраніяхъ.

Самая же планировка уставовъ желѣзнодорожныхъ компаній, выработанная въ бытность Графа А. П. Бобринскаго Министромъ Путей Сообщенія, осталась прототипомъ, который легъ въ основаніе всѣхъ послѣдующихъ уставовъ того же рода, вплоть до позднѣйшаго времени.

Собственно для развитія рельсовой сѣти Графомъ А. П. Бобринскимъ сдѣлано хотя и достаточно, но не столько, сколько онъ самъ желалъ и полагалъ возможнымъ сдѣлать; все же за время его почти трехлѣтняго управленія Министерствомъ Путей Сообщенія разрѣшено приступить къ постройкѣ 4,300 слишкомъ верстъ желѣзныхъ дорогъ. Его широкіе планы о включеніи въ сѣть болѣе 8,000 верстъ новыхъ рельсовыхъ путей, какъ извѣстно, встрѣтили отпоръ со стороны Министра Финансовъ: Статсъ-Секретарь Рейтернъ высказалъ мнѣніе, что ближайшею задачею Правительства, при тогдашнихъ условіяхъ, должно было считаться не столько дальнѣйшее развитіе сѣти нашихъ рельсовыхъ сообщеній путемъ сооруженія новыхъ линій, сколько приведеніе отстроенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ такое положеніе, при которомъ онѣ могли бы въ полной мѣрѣ удовлетворять своему назначенію *).

---

*) По этому поводу обращаетъ на себя вниманіе мнѣніе составителя «Краткаго историческаго очерка начала и распространенія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи» (С. П. Б. 1898 г., изд. Мин. Пут. Сообщ.), Инженера Тайнаго Совѣтника Верховскаго, который, говоря о рядѣ новыхъ линій, представленныхъ Графомъ А. П. Бобринскимъ на утвержденіе Комитета Министровъ въ Апрѣлѣ 1874 г.,—линій, по которымъ Комитетъ,—не признавъ возможнымъ включить ихъ въ сѣть—поручилъ Министру Путей Сообщенія предварительно произвести подробныя изысканія, замѣчаетъ: «Только что описанное представленіе и состоявшееся постановленіе оставляютъ впечатлѣніе какъ бы признанія недостаточной со стороны Министра Путей Сообщенія обдуманности относительно полезности и осуществимости рекомендованныхъ имъ дорогъ; но если взглянуть съ

Графъ Бобринской, съ своей стороны, былъ далекъ отъ мысли возражать противъ необходимости усиленія провозной способности нашихъ желѣзныхъ дорогъ, но надѣялся, что принятіе мѣръ къ устраненію несовершенствъ уже существующей рельсовой сѣти не будетъ препятствовать дѣятельной работѣ по дальнѣйшему сооруженію новыхъ линій. Эта надежда разбилась о противодѣйствіе Рейтерна, осторожнаго и предусмотрительнаго финансиста, который всегда былъ противникомъ слишкомъ широкихъ замысловъ, если они представлялись ему сопряженными съ опасностью предъявленія чрезмѣрныхъ требованій къ платежнымъ силамъ Государства.

Высказанное Министромъ Финансовъ мнѣніе о необходимости соблюденія возможной осторожности въ дарованіи разрѣшеній на постройку новыхъ рельсовыхъ сообщеній, пока не будутъ приведены въ порядокъ линіи, уже открытыя для движенія, несомнѣнно наложило свой отпечатокъ на нашу желѣзнодорожную политику второй половины 70-хъ годовъ: съ 1875 г. вплоть до конца царствованія Императора Александра II-го, число новыхъ желѣзнодорожныхъ путей, ежегодно разрѣшаемыхъ къ сооруженію, замѣтно идетъ на убыль противъ прежняго времени; попадается даже одинъ годъ (1877-й), въ теченіе котораго вовсе не было разрѣшено къ постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, по положеніямъ Комитета Министровъ *), и другой (1878-й), когда количество допущенныхъ къ сооруженію рельсовыхъ путей опустилось до ничтожной цифры 56 верстъ. Объясненіе этому послѣднему явленію слѣдуетъ, положимъ, искать въ политическихъ осложненіяхъ того времени, о которыхъ рѣчь впереди, но, во всякомъ случаѣ, періодъ усиленнаго поощренія постройки желѣзныхъ дорогъ, начавшійся приблизительно съ 1866 г., могъ считаться законченнымъ по мино-

---

точки зрѣнія послѣдующаго времени, то нельзя не усмотрѣть въ рекомендаціи этихъ дорогъ значительной проницательности, такъ какъ всѣ онѣ, за исключеніемъ линіи между Одессою и Севастопольскою дорогою, нынѣ уже построены или строятся, причемъ нѣкоторыя были признаны весьма нужными, а изъ нихъ линію къ Молдавской границѣ пришлось строить съ безпримѣрною поспѣшностью (указ. сочиненіе стр. 254).

*) Разрѣшенная и отстроенная въ 1877 г., по особому Высочайшему повелѣнію, Бендеро-Галацкая линія не можетъ идти въ общій счетъ, какъ сооруженная при совершенно исключительныхъ обстоятельствахъ и для спеціально военныхъ надобностей.

ваніи 1874 г. *). Въ теченіе упомянутаго девятилѣтняго періода Россія обогатилась 13,086-ю верстами вновь отстроенныхъ и открытыхъ для движенія желѣзнодорожныхъ сообщеній, причемъ, сверхъ того, въ постройкѣ находилось къ 1 Января 1875 г. еще 3,055 верстъ.

За такою напряженною дѣятельностью въ области желѣзнодорожнаго строительства рано или поздно должна была послѣдовать реакція; ближайшее разсмотрѣніе условій, при которыхъ она наступила, составляетъ предметъ двухъ слѣдующихъ главъ.

*) Въ 1874 г. было разрѣшено къ постройкѣ 2,100 верстъ жел. дорогъ, если относить къ этому году образованіе обществъ Оренбургской, Фастовской, Уральской и Привислянской дорогъ, которыя хотя и были разрѣшены въ 1873 г., но получили окончательные уставы и надлежащую организацію въ слѣдующемъ 1874 г. 1873 г. составляетъ исключеніе среди предшествовавшихъ лѣтъ: въ продолженіе этого года дѣло разрѣшенія новыхъ линій находилось въ застоѣ, благодаря разногласію, обнаружившемуся между Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ; число допущенныхъ въ этомъ году къ постройкѣ линій не превышало 177 верстъ.

ГЛАВА ПЯТАЯ.

(1874—1876 г.г.).

Положеніе нашего желѣзнодорожнаго дѣла послѣ выхода въ отставку Графа А. П. Бобринскаго.

Покидая Министерство Путей Сообщенія, Графъ А. П. Бобринской оставлялъ на очереди нѣсколько вопросовъ по желѣзнодорожной части, ожидавшихъ разрѣшенія въ ближайшемъ будущемъ. Изъ нихъ вопросъ о способѣ сооруженія Донецкой и Мелитопольской дорогъ, возбужденный почти передъ самою отставкою бывшаго Министра, силою обстоятельствъ разросся въ дѣло принципіальнаго свойства: тотъ или иной исходъ его былъ связанъ съ установленіемъ руководящихъ началъ для порядка осуществленія будущихъ желѣзнодорожныхъ проектовъ. При разсмотрѣніи дѣла въ Іюнѣ 1874 г. никакого положительнаго рѣшенія, какъ извѣстно, не состоялось: Комитетъ Министровъ призналъ только неотложность обѣихъ линій—изыскать же наиболѣе подходящій способъ ихъ осуществленія не взялся, возложивъ эту задачу на Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ. Пока Министромъ Путей Сообщенія оставался Графъ Бобринской, практическая осуществимость соглашенія по этому предмету между двумя заинтересованными вѣдомствами представлялась мало вѣроятною. Съ назначеніемъ на упомянутый постъ Ген. Ад. Посьета обстоятельства измѣнились: новый Министръ съ первыхъ же шаговъ своей дѣятельности показалъ себя въ вопросахъ желѣзнодорожной политики единомышленникомъ Статсъ - Секретаря Рейтерна. Слѣдовательно, вопросъ объ отстройкѣ названныхъ выше двухъ линій на средства казны отпадалъ самъ собою и оставалось только выработать ближайшій порядокъ для привлеченія къ этому дѣлу частной иниціативы, что въ значительной степени упрощало задачу.

Донецкая и Мелитопольская дороги были, однако, не единственными рельсовыми путями, относительно которыхъ

предстояло принять какое либо рѣшеніе; какъ видно изъ предшествовавшаго изложенія, въ первой половинѣ 1873 г., бывшій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ призналъ желательною отстройку въ ближайшемъ будущемъ цѣлаго ряда желѣзнодорожныхъ линій, главнѣйшія изъ которыхъ Графъ А. П. Бобринской потомъ включилъ въ проектированную имъ сѣть нужнѣйшихъ рельсовыхъ путей, утвержденную Государемъ, согласно мнѣнію большинства Комитета Министровъ, 20 Іюня 1873 г. (см. гл. III настоящаго тома). Позднѣе, обсудивъ условія, выработанныя для осуществленія каждой изъ намѣченныхъ дорогъ, Комитетъ ограничился разрѣшеніемъ къ безотлагательному сооруженію лишь четырехъ изъ этихъ послѣднихъ (Оренбургской, Уральской, Фастовской и Привислянской); тѣмъ не менѣе, въ виду состоявшагося ранѣе принципіальнаго признанія Высочайшею властью всѣхъ представленныхъ Графомъ Бобринскимъ линій подлежащими выполненію, на тѣ изъ нихъ, приступъ къ отстройкѣ которыхъ еще не былъ разрѣшенъ, нельзя было смотрѣть иначе, какъ на дороги, хотя и отложенныя осуществленіемъ, но все же ожидающія своей очереди, въ качествѣ линій, включенныхъ въ сѣть.

Но и это было не все: въ Апрѣлѣ 1874 г. Графъ Бобринской представилъ въ Комитетъ Министровъ новый проектъ дальнѣйшаго развитія нашей рельсовой сѣти. Комитетъ, какъ указано въ предыдущей главѣ, призналъ планъ Министра Путей Сообщенія черезчуръ обширнымъ и прежде всего ограничилъ количество предположенныхъ къ осуществленію дорогъ, но затѣмъ не нашелъ возможнымъ включить въ сѣть даже и это, значительно сокращенное, число рельсовыхъ путей и счелъ болѣе осторожнымъ—до окончательнаго утвержденія ихъ къ исполненію—произвести по нимъ подробныя дополнительныя изысканія. Такимъ образомъ, Комитетъ принципіально не отвергъ пользы этихъ линій; въ виду же того, что нѣкоторыя изъ нихъ, по мнѣнію Военнаго Министра, имѣли важное стратегическое значеніе, о нихъ рано или поздно долженъ былъ опять возникнуть вопросъ.

Преемнику Графа Бобринскаго необходимо было разобраться въ этомъ обиліи матеріаловъ для будущихъ представленій въ Комитетъ Министровъ и выработать программу дальнѣйшей дѣятельности Министерства Путей Сообщенія въ области желѣзнодорожнаго строительства,—программу, которая

въ отношеніи направленія избираемыхъ линій была бы сообразована съ состоявшимися ранѣе Высочайшими повелѣніями, а въ отношеніи способа ихъ осуществленія—согласована съ мнѣніемъ Министра Финансовъ, какъ того требовало положеніе Комитета Министровъ, одобренное Государемъ 30 Іюня 1874 г.

Послѣднее условіе обязывало Ген. Ад. Посьета къ возможной умѣренности въ требованіяхъ: Ст. Секретарь Рейтернъ не за долго передъ тѣмъ высказался въ томъ смыслѣ, что настало время ограничить постройку новыхъ рельсовыхъ путей и въ замѣнъ того заняться по преимуществу приведеніемъ въ порядокъ эксплоатаціонныхъ условій уже открытыхъ для движенія желѣзныхъ дорогъ. На это заявленіе Министра Финансовъ было указано въ предшествующей главѣ, причемъ говорилось, что оно въ значительной степени повліяло на общій ходъ нашего желѣзнодорожнаго дѣла въ періодъ времени, слѣдовавшій за 1874 г. Теперь, когда предстоитъ перейти къ разсмотрѣнію именно этого періода исторіи нашей желѣзнодорожной политики, казалось бы своевременнымъ, для выясненія образа дѣйствій высшихъ правительственныхъ органовъ въ данную эпоху, войти въ ближайшее разсмотрѣніе причинъ, вызвавшихъ такое заявленіе.

Оффиціальная мотивировка, данная Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ сдѣланному имъ предложенію, сводилась къ тому, что недостаточная пропускная способность многихъ нашихъ рельсовыхъ путей составляетъ главнѣйшую причину ихъ малой доходности, и что эту причину необходимо устранить, дабы не подорвать довѣрія къ будущности нашихъ желѣзныхъ дорогъ у представителей иностранныхъ банкирскихъ домовъ, въ содѣйствіи которыхъ мы продолжаемъ нуждаться. Такая мотивировка сама по себѣ была достаточно сильна, чтобы оправдать цѣлесообразность проектированной Министромъ Финансовъ программы дѣйствій—по крайней мѣрѣ въ той части ея, которая касалась предположеннаго усиленія провозоспособности нашихъ желѣзнодорожныхъ линій; есть, однако же, основанія предполагать, что выборъ такой программы на этотъ разъ былъ обусловленъ не только опасеніемъ за прочность кредита нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ глазахъ иностранныхъ капиталистовъ, но и обнаруженіемъ нѣкоторыхъ признаковъ, доказывавшихъ, что общая постановка финансо-

вой стороны нашего желѣзнодорожнаго дѣла страдала въ то время существенными недостатками.

Что Статсъ-Секретарь Рейтернъ имѣлъ возможность наблюдать эти признаки ближе, чѣмъ кто либо другой,—въ этомъ не можетъ быть никакого сомнѣнія; тѣмъ не менѣе, слѣдуя своему всегдашнему обычаю—соблюдать чрезвычайную сдержанность въ заявленіяхъ, касавшихся вопросовъ внутренняго финансоваго управленія,—онъ и въ приведенномъ выше заявленіи Комитету Министровъ не пошелъ далѣе характеристики тогдашняго состоянія нашего желѣзнодорожнаго дѣла въ самыхъ общихъ чертахъ. Поступая такимъ образомъ, Министръ Финансовъ добровольно шелъ на встрѣчу обвиненіямъ въ непослѣдовательности: въ то время многимъ могло показаться неожиданнымъ, что Статсъ-Секретарь Рейтернъ, извѣстный за горячаго сторонника возможно быстраго развитія нашей рельсовой сѣти, вноситъ предложеніе о соблюденіи крайней умѣренности въ допущеніи случаевъ разрѣшенія новыхъ желѣзнодорожныхъ линій. Аргументація, оправдывавшая неотложность усиленія провозоспособности уже существовавшихъ рельсовыхъ путей, едва ли была достаточно убѣдительна для объясненія необходимости ограниченія количества предположенныхъ къ постройкѣ новыхъ линій—особенно въ виду все возраставшаго успѣха внѣшнихъ желѣзнодорожныхъ займовъ.

Въ настоящее время, когда благодаря даннымъ, содержащимся въ объяснительныхъ запискахъ Государственнаго Контроля по исполненію государственныхъ росписей, а также въ трудахъ желѣзнодорожной Коммисіи Графа Баранова, является возможность возстановить достаточно полную картину нашего желѣзнодорожнаго хозяйства въ началѣ второй половины семидесятыхъ годовъ, политика Статсъ-Секретаря Рейтерна дѣлается вполнѣ понятною и всѣ стимулы ея ясно выступаютъ наружу.

Министръ Финансовъ, какъ извѣстно, желалъ поставить успѣхъ желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи внѣ зависимости отъ того или инаго положенія обще-бюджетныхъ средствъ страны и думалъ достигнуть этой цѣли учрежденіемъ спеціальнаго желѣзнодорожнаго фонда. Существованіе особаго фонда для удовлетворенія всѣхъ потребностей по сооруженію новыхъ желѣзныхъ дорогъ и по воспособленіямъ

уже учрежденнымъ желѣзнодорожнымъ компаніямъ предполагало существованіе и особыхъ источниковъ, изъ которыхъ такой фондъ могъ бы получать необходимые ему рессурсы. Источники эти были, дѣйствительно, созданы Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ и раздѣлялись на двѣ категоріи: а) временныхъ и б) постоянныхъ. Къ первымъ относились: суммы, зачисленныя въ фондъ при самомъ основаніи его, согласно особымъ Высочайшимъ повелѣніямъ (см. томъ I гл. V настоящаго очерка), и, главнымъ образомъ, средства, выручаемыя отъ выпусковъ консолидированныхъ облигацій; постоянные же источники, имѣющіе обезпечить правильность оборотовъ фонда, Министръ Финансовъ видѣлъ въ тѣхъ взносахъ, которые должны были поступать въ фондъ отъ желѣзнодорожныхъ обществъ, въ возвратъ ссудъ и воспособленій, выдаваемыхъ имъ изъ средствъ того же фонда *). Безпрерывный притокъ такихъ взносовъ долженъ былъ, по приблизительному расчету, возмѣщать пожертвованія, требовавшіяся для новыхъ воспособленій.

Въ дѣйствительности оказалось, однако, что неудовлетворительное финансовое состояніе большинства нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ лишало ихъ возможности своевременно возмѣщать въ фондъ не только капитальныя суммы ихъ долговъ, но и нароставшіе на нихъ проценты По расчету Коммисіи Графа Баранова, сумма долговъ частныхъ компаній желѣзнодорожному фонду (по ссудамъ краткосрочнымъ и долгосрочнымъ, а также по переданнымъ въ пользованіе обществъ желѣзнодорожнымъ принадлежностямъ изъ казенныхъ заказовъ) уже въ 1870 г.—т. е. черезъ два года послѣ основанія фонда—составляла 39.357.756 р. кред. **); въ 1874 же году она равнялась 69.334.429 р. кред., иными словами—увеличилась болѣе, чѣмъ на 43%. Такой фактъ являлся тревожнымъ предзнаменованіемъ для будущаго: оказывалось, что источники, считавшіеся постоянными, являются мало надежными. Невольно возникалъ вопросъ: чѣмъ же будутъ пополняться рессурсы желѣзнодорожнаго фонда, если по тѣмъ или другимъ обстоятельствамъ придется прекратить выпуски консолидированныхъ облигацій, которыми до тѣхъ

*) См. Докладъ Коммисіи Гр. Баранова, Часть II, Отд. IV, стр. 83.
**) Тамъ же, стр. 85.

поръ преимущественно пополнялась наличность фонда? Отвѣтъ могъ быть только одинъ: фондъ будетъ заимствовать нужныя ему суммы изъ общихъ средствъ Государственнаго Казначейства, что, по удостовѣренію Государственнаго Контроля, практиковалось и ранѣе, при случаяхъ временныхъ затрудненій въ наличныхъ рессурсахъ *). Но то, что допускалось въ видѣ исключенія, не могло быть обращено въ общее правило—иначе подрывался основной принципъ самаго существованія спеціальнаго желѣзнодорожнаго фонда и пришлось бы вернуться къ системѣ производства желѣзнодорожныхъ расходовъ изъ обще-бюджетныхъ средствъ страны,—системѣ, осужденной Государственнымъ Совѣтомъ еще въ 1865 г. (см. томъ I, гл. V).

Одна возможность подобной перспективы не могла не смущать Статсъ-Секретаря Рейтерна, даже при томъ исключительно благопріятномъ положеніи, въ которомъ къ началу 1875 г. находились наши обще-государственные рессурсы и, въ частности, суммы желѣзнодорожнаго фонда. Свободная наличность послѣдняго превышала тогда 68.000.000 р. **); къ дальнѣйшему пополненію ея посредствомъ новаго выпуска консолидированныхъ облигацій не могло встрѣтиться никакихъ препятствій, въ виду упроченнаго положенія нашего кредита, явившагося послѣдствіемъ благопріятнаго сведенія государственныхъ росписей за послѣдніе года. Послѣ незначительнаго и легко покрытаго (остатками прежнихъ лѣтъ) дефицита 1873 г. (см. предыдущую главу), 1874 г. опять закончился превышеніемъ поступившихъ доходовъ надъ произведенными расходами, причемъ остатокъ выразился на этотъ разъ въ значительной цифрѣ 14.416.556 р. Этотъ результатъ еще болѣе поднялъ кредитъ Россіи на заграничныхъ денежныхъ рынкахъ, и когда Статсъ-Секретарь Рейтернъ счелъ нужнымъ вступить въ переговоры съ иностранными капиталистами относительно заключенія новаго консолидированнаго

---

*) Въ объяснительной запискѣ Госуд. Контролера по исполненію государственной росписи за 1874 г. (стр. 62) говорится, что М-во Финансовъ нерѣдко производитъ расходы, падающіе на общія средства Государственнаго Казначейства, изъ суммъ желѣзнодорожнаго фонда, находящихся у заграничныхъ банкировъ, и наоборотъ—уплаты, относящіяся на желѣзнодорожный фондъ, обращаетъ на суммы казенныя, причемъ, за неокончаніемъ взаимныхъ расчетовъ къ концу года, одинъ изъ этихъ источниковъ обыкновенно остается должнымъ другому.

**) См. Докладъ Ком. Гр. Баранова, Часть II, Отд. IV, стр. 76.

желѣзнодорожнаго займа (пятаго), то ему удалось выговорить для такого займа крайне выгодныя условія: цифра присвоеннаго новымъ облигаціямъ интереса была уменьшена до 4½% (вмѣсто прежнихъ 5%); эмиссіонную же цѣну ихъ оказалось возможнымъ сохранить почти на томъ же уровнѣ, какъ и при выпускѣ четвертаго пяти-процентнаго займа (у Ротшильдовъ 91%, а въ Государственномъ Банкѣ 92%).

Несмотря на все это, Министра Финансовъ, какъ дальновиднаго государственнаго дѣятеля, не покидала забота о будущемъ: онъ считалъ своимъ долгомъ быть готовымъ на тотъ случай, если бы періодическій притокъ наличныхъ средствъ въ желѣзнодорожный фондъ посредствомъ выпуска консолидированныхъ облигацій почему либо прекратился. Для того, чтобы оказаться въ состояніи парализовать вредныя послѣдствія такой случайности, необходимо было по возможности обезпечить правильное функціонированіе постоянныхъ источниковъ дохода желѣзнодорожнаго фонда, т. е. срочное поступленіе въ фондъ взносовъ по возмѣщенію долговъ частныхъ компаній. Этого можно было достигнуть единственно возвышеніемъ доходности нашихъ желѣзныхъ дорогъ, а такое возвышеніе доходности, въ свою очередь, могло получиться исключительно при усиленіи товарнаго движенія; для усиленія же товарнаго движенія требовалось прежде всего приспособленіе къ его потребностямъ техническаго обустройства существовавшихъ желѣзнодорожныхъ линій.

Такимъ образомъ, мысль о неотложности принятія энергичныхъ мѣръ къ увеличенію провозоспособности главнѣйшихъ изъ нашихъ рельсовыхъ путей была внушена Министру Финансовъ не однѣми только заботами о поддержаніи довѣрія къ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ за границею; тою же мѣрою онъ надѣялся оградить созданный имъ желѣзнодорожный фондъ отъ могущей грозить ему опасности истощенія. Эту опасность Министръ Финансовъ, повидимому, всегда имѣлъ передъ глазами—на сознаніи ея было до нѣкоторой степени основано и сопротивленіе его предложенію Графа Алексѣя Павловича Бобринскаго вернуться къ системѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ на средства казны; такое сознаніе не покидало Статсъ-Секретаря Рейтерна и теперь.

Что Министръ Финансовъ считалъ консолидированные займы только временнымъ источникомъ для поддержанія на

должной высотѣ наличности желѣзнодорожнаго фонда—это подтверждается заявленіемъ его ближайшаго сотрудника, Ген. Ад. Грейга, сдѣланнымъ въ одномъ изъ разсмотрѣнныхъ въ предыдущей главѣ засѣданій Комитета Министровъ. Занимая въ теченіе 7 лѣтъ постъ Товарища Министра при Рейтернѣ, Грейгъ несомнѣнно былъ посвященъ во всѣ планы Министра Финансовъ и поэтому взглядъ, высказанный имъ въ первой половинѣ 1874 г., всего черезъ нѣсколько мѣсяцевъ послѣ оставленія имъ этого поста *), при разсмотрѣніи дѣла о постройкѣ Донецкой и Мелитопольской дорогъ, пріобрѣтаетъ особое значеніе, тѣмъ болѣе, что и вся рѣчь Грейга въ упомянутомъ засѣданіи Комитета Министровъ, какъ было своевременно отмѣчено, представляла только дополненіе и поясненіе соображеній, высказанныхъ въ томъ же засѣданіи Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ. Въ этой рѣчи, разбирая предложеніе Графа Бобринскаго ассигновать изъ суммъ желѣзнодорожнаго фонда средства, нужныя для отстройки, распоряженіемъ казны, Донецкой и Мелитопольской линій, Государственный Контролеръ высказалъ, что расчетъ Графа Бобринскаго основанъ на предположеніи о возможности безпрерывно заключать все новые и новые консолидированные займы; «между тѣмъ, говорилъ Ген. Ад. Грейгъ, такая возможность далеко не доказана» **).

Болѣе, чѣмъ вѣроятно, что приведенное заявленіе было отголоскомъ мнѣнія Статсъ-Секретаря Рейтерна, а если это такъ, то вполнѣ естественно, что Министръ Финансовъ не могъ считать существованіе желѣзнодорожнаго фонда упроченнымъ иначе, какъ при обезпеченіи его другими источниками дохода, кромѣ выпусковъ консолидированныхъ облигацій.

Тѣми же опасеніями за судьбу желѣзнодорожнаго фонда объясняется и предложеніе Рейтерна умѣрить до возможно минимальнаго предѣла число разрѣшаемыхъ къ постройкѣ новыхъ линій. Какъ извѣстно, сооруженіе каждой новой желѣзной дороги было сопряжено съ болѣе или менѣе крупною затратою наличныхъ средствъ желѣзнодорожнаго фонда, которыми оплачивались оставляемыя Правительствомъ за собою облигаціи каждой разрѣшенной къ осуществленію линіи. Если,

*) Грейгъ былъ назначенъ Государственнымъ Контролеромъ 1 Января 1874 г.
**) См. Журн. Ком. Мин. 18 и 25 Іюня 1874 г.

какъ разъяснено выше, Министръ Финансовъ не могъ считать періодическое пополненіе наличности фонда новыми средствами безусловно обезпеченнымъ на будущее время, то ясно, что простая осторожность подсказывала необходимость соблюденія возможной бережливости въ расходованіи этой наличности, тѣмъ болѣе, что изъ суммъ того же желѣзнодорожнаго фонда предстояло оплачивать расходы по приведенію отстроенныхъ уже линій въ положеніе, соотвѣтствующее потребностямъ усиленнаго движенія, т. е. осуществить ту мѣру, которая должна была служить средствомъ для упроченія самаго существованія фонда.

Указывая на необходимость приступать къ разрѣшенію новыхъ желѣзнодорожныхъ линій не иначе, какъ съ большою осмотрительностью, Статсъ-Секретарь Рейтернъ конечно не могъ предвидѣть, что полтора года спустя придется совершенно отказаться отъ постройки новыхъ линій: въ началѣ 1875 г. дѣло не доходило еще до такой крайности—рекомендовалась только умѣренность въ количествѣ рельсовыхъ путей, проектируемыхъ къ исполненію.

Положеніе Министра Путей Сообщенія въ это время было далеко не легкимъ: съ одной стороны, какъ указано ранѣе, ожидали выполненія около 2,500 верстъ желѣзныхъ дорогъ, уже внесенныхъ въ сѣть, съ другой—оставался нерѣшеннымъ уже разъ поднятый вопросъ о сооруженіи еще около 3,500 верстъ рельсовыхъ сообщеній, изъ которыхъ нѣкоторыя, въ виду ихъ стратегическаго значенія, пользовались особою поддержкою Военнаго Министра. При всемъ томъ всякое предположеніе объ одновременномъ осуществленіи болѣе или менѣе значительнаго количества желѣзныхъ дорогъ можно было заранѣе считать осужденнымъ на отпоръ со стороны Министра Финансовъ.

Программа дальнѣйшаго движенія нашего желѣзнодорожнаго строительства, выработанная Ген. Ад. Посьетомъ.

Ген. Ад. Посьету удалось выйти изъ затрудненія: въ своемъ представленіи въ Комитетъ Министровъ *) онъ въ самомъ началѣ высказалъ мысль, что при существующихъ условіяхъ удобнѣе всего было бы ограничиться установленіемъ такой программы дальнѣйшаго движенія нашего желѣзно-

*) Отъ 24 Марта 1875 г. за № 1575, «о желѣзныхъ дорогахъ, признаваемыхъ нужнѣйшими и представляемыхъ для опредѣленія ихъ относительнаго значенія и постепенности ихъ постройки».

дорожнаго дѣла, при которой Министру Путей Сообщенія былъ бы указанъ только послѣдовательный порядокъ постройки желѣзныхъ дорогъ, признаваемыхъ необходимыми, безъ внесенія всѣхъ этихъ дорогъ въ сѣть.

При выборѣ дорогъ Ген. Ад. Посьетъ поставилъ на первый планъ тѣ линіи и вѣтви, которыя были разрѣшены къ постройкѣ по положенію Комитета Министровъ, Высочайше утвержденному 20 Іюня 1873 г., но оставались еще неисполненными: линіи эти были: *Донецкая* съ вѣтвями, *Мелитопольская* съ вѣтвями, *Сумская, Баскунчакская* и *Старо-Русская* (двѣ изъ разрѣшенныхъ тѣмъ же Высочайшимъ повелѣніемъ дорогъ—Одессо-Маякскую и Раненбургскую—Министръ Путей Сообщенія, въ виду ихъ второстепеннаго значенія, считалъ возможнымъ отложить постройкою). Изъ перечисленныхъ рельсовыхъ путей Ген. Ад. Посьетъ предполагалъ осуществить Донецкую дорогу въ нѣсколько иномъ видѣ, чѣмъ она была первоначально утверждена къ исполненію; ея восточный участокъ (отъ ст. Звѣрево, Воронежско-Ростовской линіи до Волго-Донской желѣзной дороги), по мнѣнію Министра Путей Сообщенія, не представлялся неотложнымъ, въ виду возможности доставлять каменный уголь изъ Донецкаго бассейна къ низовью Волги воднымъ путемъ, при условіи углубленія фарватерар. Дона. Высказываясь за отсрочку исполненія этого участка, Министръ, въ замѣнъ его, признавалъ безусловно желательнымъ создать цѣлый рядъ вспомогательныхъ путей, составляющихъ развѣтвленія главной Донецкой линіи на западъ, для соединенія Донецкаго бассейна съ бассейномъ Днѣпра и съ богатыми заднѣпровскими рудными мѣсторожденіями (Криворогскими), которыя расположены въ раіонѣ, ограниченномъ Лозово-Севастопольскою дорогою съ одной стороны и Харьково-Николаевскою—съ другой.

Затѣмъ, изъ другихъ дорогъ, которыя уже ранѣе восходили на разсмотрѣніе высшихъ правительственныхъ учрежденій, Министръ Путей Сообщенія придавалъ важное значеніе слѣдующимъ линіямъ:

а) Брянско-Брестской стратегической дорогѣ, необходимой, по отзыву Военнаго Министра, для обезпеченія обороны нашей западной границы. На первое время Ген. Ад. Посьетъ признавалъ, впрочемъ, достаточнымъ ограничиться постройкою *Брянско-Гомельскаго* участка ея, приведя въ то же время въ

положеніе, удобное для передвиженія войскъ, Бобруйско-Брестское шоссе и водяное сообщеніе по р. Припяти.

б) *Ивангородо-Домбровской линіи* (одной изъ проектированныхъ въ 1874 г. Графомъ Бобринскимъ южно-польскихъ дорогъ), необходимой для удовлетворенія потребностей въ минеральномъ топливѣ нашего крайняго запада.

в) *Тифлисо-Бакинской дороги,* о которой Августѣйшій Намѣстникъ Кавказскій отзывался, какъ объ одной изъ неотложнѣйшихъ линій въ подвѣдомственномъ Ему краѣ.

Наконецъ, Ген. Ад. Посьетъ упоминалъ еще и о *Сибирской дорогѣ;* тогда подъ этимъ именемъ подразумѣвалась линія, имѣющая соединить между собою бассейны рѣкъ Волги и Оби.

Общее протяженіе всѣхъ упомянутыхъ въ представленіи Министра Путей Сообщенія дорогъ составляло не болѣе 4,600 верстъ, а за исключеніемъ Сибирской дороги, проектъ которой былъ въ то время разработанъ еще въ весьма несовершенной степени,—не достигало и 3,000 верстъ, причемъ обезпечивались исполненіемъ наиболѣе важныя линіи утвержденной въ 1873 г. сѣти. При этомъ Ген. Ад. Посьетъ не назначалъ какого либо срока для приведенія въ исполненіе своихъ предположеній и предоставлялъ эту сторону дѣла на усмотрѣніе Министра Финансовъ, который, какъ говорилось въ представленіи, одинъ могъ выбрать удобное по состоянію денежныхъ рынковъ время для осуществленія каждой проектированной линіи.

Таково было содержаніе представленія Министра Путей Сообщенія, которое несомнѣнно соотвѣтствовало требованіямъ данной минуты.

Комитетъ Министровъ началъ съ разсмотрѣнія вопроса о Донецкой желѣзной дорогѣ съ ея развѣтвленіями *): къ тому времени уже была сознана настоятельная необходимость соединенія каменноугольныхъ бассейновъ съ безлѣсными мѣстностями Имперіи и съ рудными мѣсторожденіями юга Россіи. Правительство убѣдилось въ томъ, что проведеніе рельсовыхъ путей, способствующихъ достиженію такой цѣли, составляло жизненный вопросъ какъ для отечественной желѣзодѣлатель-

*) Въ разсматриваемое засѣданіе были приглашены, кромѣ Членовъ бывшаго Комитета жел. дорогъ, еще Ген. Ад. Казнаковъ (Генералъ-Губернаторъ Западной Сибири) и Ген. Ад. Князь Святополкъ-Мирскій (Помощникъ Намѣстника Кавказскаго).

ной промышленности, которая могла получить надлежащее развитіе только при сближеніи мѣсторожденій топлива и руды, такъ и для желѣзныхъ дорогъ, нуждавшихся въ топливѣ и желѣзѣ во всякихъ его видахъ.

Проектъ Донецкой линіи подвергся въ Комитетѣ значительнымъ измѣненіямъ; особенно серьезныя возраженія встрѣтилъ планъ Ген. Ад. Посьета отмѣнить постройку восточной части этой дороги. Комитетъ остановился на соображеніи, что настоятельность продолженія Донецкой дороги до Волги признана уже Высочайшею властью, какъ по журналамъ бывшаго Комитета желѣзныхъ дорогъ, такъ и при Высочайшемъ одобреніи, 20 Іюня 1873 г., положенія Комитета Министровъ о приступѣ къ постройкѣ Донецкой линіи, причемъ даже была утверждена строительная цѣна ея и разсмотрѣны ея направленіе и продольная профиль. Вслѣдствіе этого Комитетъ нашелъ, что отмѣна неотложности обсуждаемаго пути могла бы быть допущена только въ случаѣ наличности какихъ либо особо уважительныхъ къ тому причинъ. Между тѣмъ, какъ призналъ Комитетъ, такихъ причинъ въ данное время не имѣется, причемъ самая возможность осуществленія предположеній Министра Путей Сообщенія относительно улучшенія водянаго сообщенія по р. Дону еще не выяснена, а потребныя для такого улучшенія издержки и время не могутъ быть опредѣлены даже приблизительно. Сооруженіе же Восточно-Донецкой линіи, проходящей по антрацитнымъ залежамъ, безспорно ускоритъ соединеніе этихъ послѣднихъ съ Волгою, потребности которой въ минеральномъ топливѣ выражались въ то время, по расчету Комитета, въ цифрѣ 50 милліоновъ пудовъ каменнаго угля въ годъ. Признаніе неотложности восточной части Донецкой дороги не должно было, однако, какъ разъяснилъ Комитетъ, препятствовать возможному улучшенію условій судоходства по р. Дону, тѣмъ болѣе, что желѣзныя дороги, какъ дознано изъ опыта, не останавливаютъ естественнаго развитія рѣчнаго судоходства въ тѣхъ размѣрахъ, въ какихъ развитіе это вызывается существующею въ немъ потребностью и мѣстными условіями.

Относительно предположенныхъ Ген. Ад. Посьетомъ развѣтвленій Донецкой дороги на западъ въ средѣ Комитета господствовало мнѣніе, что быстрое истребленіе лѣсовъ въ малороссійскихъ и новороссійскихъ губерніяхъ грозитъ совер-

шеннымъ обезлѣсеніемъ этого края со всѣми гибельными послѣдствіями такого результата для климатическихъ и промышленныхъ условій страны; въ виду этого, снабженіе указаннаго раіона съ помощью желѣзной дороги достаточнымъ количествомъ минеральнаго топлива, по заключенію Комитета, являлось настоятельно необходимымъ. Равнымъ образомъ Комитетъ призналъ дѣломъ первостепенной важности соединеніе рельсовымъ путемъ мѣстности, извѣстной подъ названіемъ Кривой Рогъ и изобилующей рудами высокаго качества, съ Харьково-Николаевскою дорогою съ одной стороны и съ Донецкимъ бассейномъ съ другой. Такая мѣра, по расчету Комитета, имѣла бы послѣдствіемъ водвореніе въ ближайшемъ сосѣдствѣ съ Николаевымъ доменнаго и желѣзодѣлательнаго производствъ.

Кромѣ того, Министръ Государственныхъ Имуществъ (Валуевъ) заявилъ Комитету о неотложности устройства желѣзнодорожной линіи отъ Донецкой дороги къ казенному Луганскому заводу; Комитетъ, указавъ на то, что подобная вѣтвь уже входила въ проектъ Донецкой дороги, утвержденный въ 1873 г., призналъ ее подлежащею сохраненію, вмѣстѣ съ предположенными развѣтвленіями ея на Бахмутъ и Лисичанскъ.

Что же касалось проектированныхъ Министромъ Путей Сообщенія: продолженія Луганской вѣтви до ст. Миллерово, Воронежско-Ростовской дороги, и вѣтви отъ ст. Криничной къ ст. Ясиноватой, Константиновской дороги, то неотложность этихъ развѣтвленій, какъ нашелъ Комитетъ, не оправдывалась въ то время обстоятельствами дѣла и разрѣшеніе вопроса о ихъ осуществленіи было отложено до выясненія дѣйствительной ихъ надобности для удовлетворенія мѣстныхъ потребностей.

Затѣмъ, линіи Мелитопольская, Баскунчакская и Старо-Русская, какъ уже включенныя въ сѣть 1873 г., были приняты Комитетомъ безъ возраженій; только относительно Баскунчакской вѣтви Комитетъ выразилъ мнѣніе, что нѣтъ необходимости строить ее съ узкою колеею, какъ это было предположено еще Графомъ Бобринскимъ: допущеніе узкой колеи, не вызывая, по добытымъ практикою даннымъ, значительнаго удешевленія постройки, можетъ быть признано вполнѣ цѣлесообразнымъ, какъ значится въ журналѣ Комитета, лишь въ мѣстностяхъ неровныхъ и представляющихъ серьез-

ныя препятствія къ устройству ширококолейныхъ дорогъ,— мѣстность же, по которой будетъ проложена Баскунчакская линія, такихъ условій не представляетъ.

Въ томъ же засѣданіи былъ разсмотрѣнъ вопросъ о Сумской дорогѣ (отъ ст. Ворожба, Курско-Кіевской линіи, черезъ г. Сумы до ст. Мерефа, Азовской дороги). Несмотря на то, что линія въ указанномъ направленіи также была включена въ сѣть 1873 г., на этотъ разъ по поводу нея возникло разногласіе.

5 лицъ, принимавшія участіе въ засѣданіи Комитета— Ген.-Адъютанты Милютинъ, Тимашевъ, Тотлебенъ и Графъ Гейденъ и представитель Министерства Иностранныхъ Дѣлъ Тайный Совѣтникъ Стремоуховъ — находили, что Сумская дорога уступаетъ въ значеніи линіи отъ Роменъ на Полтаву до ст. Лозовой, Азовской дороги, бывшей на разсмотрѣніи Комитета желѣзныхъ дорогъ въ 1870 и 1873 г.г. Эта послѣдняя линія, проектированная съ преимущественною цѣлью сокращенія провоза Донецкаго угля съ Азовской дороги въ Новороссійскій край, составляетъ съ Либаво-Роменскою дорогою магистральный торговый путь, связывающій Балтійское море съ Азовскимъ, а Ригу и Либаву съ Таганрогомъ и Кавказомъ и, раздѣляя на двѣ равныя площади лишенное удобныхъ путей сообщенія густо населенное пространство между р. Днѣпромъ и Курско-Харьковскою дорогою, должна оказать одинаково благотворное вліяніе на всю окружающую ее мѣстность. Еще болѣе важное значеніе, какъ заявлялъ Военный Министръ, имѣетъ разсматриваемая линія съ точки зрѣнія стратегической: представляя самостоятельный отъ ст. Лозовой путь для слѣдованія иррегулярной нашей кавалеріи и казачьихъ батарей на западъ, дорога эта пересѣкаетъ Харьково-Николаевскую линію въ Полтавѣ, доставляя, такимъ образомъ, одинаковую возможность ближайшимъ путемъ двинуть войска на Кіевъ и къ юго-западной границѣ, а равно и къ сѣверо-западу, не затрудняя въ обоихъ случаяхъ движенія войскъ изъ центральныхъ губерній по Курско - Кіевской дорогѣ. Основываясь на приведенныхъ соображеніяхъ, поименованныя выше лица полагали: въ замѣнъ Сумской дороги признать неотложность продолженія Ландварово - Роменской линіи черезъ Полтаву къ ст. Лозовой, Харьково-Азовской дороги.

Мнѣніе это оспаривалось большинствомъ Комитета, съ Предсѣдателемъ во главѣ. Прежде всего указывалось на то, что, когда вопросъ о Лозово-Роменской дорогѣ разсматривался Комитетомъ желѣзныхъ дорогъ, то было рѣшено приступить къ постройкѣ линіи въ этомъ направленіи не ранѣе, какъ по обезпеченіи другихъ, болѣе необходимыхъ, рельсовыхъ путей. Что же касается Сумской линіи, то она была включена въ сѣть разрѣшенныхъ къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, какъ вызываемая крайнею необходимостью въ облегченіи подвоза минеральнаго топлива къ свеклосахарнымъ и рафинаднымъ заводамъ Харьковской губерніи: только безотлагательнымъ сооруженіемъ этой линіи возможно будетъ, по мнѣнію большинства, поддержать свеклосахарную промышленность въ Сумскомъ и смежныхъ съ нимъ уѣздахъ *); недостатокъ дровъ, цѣна на которыя возвысилась до 25 р. за куб. сажень, возбуждаетъ опасенія, что если не будетъ безъ замедленія приступлено къ постройкѣ Сумской дороги, то упомянутые выше заводы должны будутъ прекратить свое дѣйствіе и вызванное ими промышленное и земледѣльческое развитіе сѣверныхъ уѣздовъ Харьковской губерніи придетъ къ быстрому упадку. Для замѣны на всѣхъ заводахъ дровянаго топлива минеральнымъ потребуется не менѣе 10,000,000 пуд. угля, для подвозки котораго единственнымъ средствомъ представляется установленіе прямаго рельсоваго сообщенія съ Азовскою дорогою. Съ другой стороны, Предсѣдатель Комитета и согласные съ нимъ Члены находили, что Лозово-Роменская дорога, оставляя въ сторонѣ богатый по своей промышленности край, проходила бы черезъ мѣстности исключительно земледѣльческія и не представляла бы никакихъ существенныхъ преимуществъ противъ Сумской линіи. Напротивъ того, она представляла бы важное неудобство, потому что, слѣдуя въ значительной части своего протяженія по направленію, параллельному Харьково-Азовской дорогѣ, явилась бы линіею, конкуррирующею съ послѣднею и могущею, вслѣдствіе этого, повліять на ея доходность, гарантированную Правительствомъ. Допущеніе сооруженія подобной линіи было бы вообще несогласно съ

*) Въ указанной мѣстности, согласно свѣдѣніямъ, имѣвшимся въ распоряженіи Комитета, насчитывалось 24 сахарныхъ завода, перерабатывавшихъ 2,100,000 берковцевъ свекловицы и 3 рафинадныхъ, изготовлявшихъ 800,000 пуд. рафинада; кромѣ того, на винокуренныхъ заводахъ производилось до 1,000,000 вед. спирта.

положенною въ основаніе всего нашего желѣзнодорожнаго строительства системою—крайней осторожности въ разрѣшеніи рельсовыхъ путей, параллельныхъ существующимъ желѣзнымъ дорогамъ и могущихъ дѣйствовать во вредъ эксплоатаціоннымъ доходамъ послѣднихъ; эта система обусловливаетъ въ значительной мѣрѣ тотъ кредитъ, какимъ пользуется въ послѣднее время Россія въ своихъ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ, и только при строгомъ слѣдованіи подобной политикѣ возможно упроченіе отстроенныхъ рельсовыхъ путей, снабженіе ихъ подвижнымъ составомъ, достаточнымъ для удовлетворенія торговыхъ и военныхъ интересовъ, и, вообще, поддержаніе довѣрія денежнаго рынка къ нашимъ рельсовымъ сообщеніямъ.

Противъ мнѣнія большинства, въ которомъ трудно не замѣтить вліянія взглядовъ, неоднократно проводившихся Министромъ Финансовъ, Государь, на поляхъ журнала Комитета, положилъ Собственноручную резолюцію: **«Съ этимъ и Я согласенъ»**.

Соображенія, по существу дѣла однородныя съ только что приведенными сужденіями, были высказаны и при разсмотрѣніи вопроса о включенной Министромъ Путей Сообщенія въ списокъ необходимыхъ линій дорогѣ отъ Брянска до Гомеля. Военный Министръ настаивалъ на томъ, что одной этой дороги недостаточно и что необходимо осуществить всю проектированную Графомъ Бобринскимъ по соглашенію съ военнымъ вѣдомствомъ въ 1874 г. стратегическую линію отъ Брянска до Бреста, съ вѣтвями на Гродно, Ковель и Ровно, а не одинъ только участокъ ея, какъ предлагалъ Ген. Ад. Посьетъ. Противъ такой постановки вопроса возражали съ принципіальной точки зрѣнія Предсѣдатель Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта (Абаза) и Министръ Финансовъ. Первый обращалъ вниманіе Комитета на то, что ни одна изъ разрѣшенныхъ у насъ дорогъ не была предпринимаема съ исключительно стратегическими цѣлями: каждый разъ, при обсужденіи той или иной линіи, принималось во вниманіе и экономическое ея значеніе для развитія промышленной жизни страны; осуществленіе же параллельныхъ и конкуррирующихъ съ существующими путями дорогъ, какъ уже ранѣе указано, постоянно было отклоняемо. Между тѣмъ, отстаиваемая Военнымъ Министромъ Брянско-

Брестская дорога является линіею, конкуррирующею съ дорогами Орловско-Смоленской и Смоленско-Брестской, и легко можетъ имѣть пагубное вліяніе на ихъ доходность. Хотя интересамъ акціонеровъ названныхъ компаній (изъ которыхъ владѣльцы акцій Смоленско-Брестской дороги ни разу еще не получили дивиденда) не можетъ быть дано преобладающаго вліянія, все же, по мнѣнію Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Абазы, ихъ нельзя оставить безъ должнаго вниманія, тѣмъ болѣе, что въ тѣсной связи съ ними находятся и выгоды Государственнаго Казначейства, въ отношеніи къ гарантированной имъ части капитальной стоимости упомянутыхъ путей. Съ такимъ мнѣніемъ согласился и Статсъ-Секретарь Рейтернъ, который по этому поводу высказалъ, что прежде разрѣшенія Брянско-Брестской или даже Брянско-Гомельской дороги необходимо принять мѣры къ надлежащему обустройству Орловско-Смоленской и Смоленско-Брестской линій укладкою на нихъ второй пары рельсовъ и снабженіемъ ихъ подвижнымъ составомъ въ количествѣ, достаточномъ какъ для военныхъ потребностей, такъ и для надобностей торговли. Мѣры эти не только содѣйствовали бы упроченію финансоваго положенія владѣющихъ указанными двумя дорогами компаній, но и послужили бы военнымъ цѣлямъ, такъ какъ одна дорога при двухъ колеяхъ, снабженная достаточнымъ подвижнымъ составомъ и поставленная въ выгодныя для эксплоатаціи условія, можетъ провезти въ военное время несравненно болѣе войскъ, чѣмъ двѣ дороги съ одною колеею.

Это соображеніе, также не впервые высказанное Министромъ Финансовъ, нашло поддержку въ Комитетѣ;—такимъ образомъ программа Статсъ-Секретаря Рейтерна начинала осуществляться на практикѣ: усиленію пропускной способности уже отстроенныхъ линій отдавалось предпочтеніе передъ сооруженіемъ новыхъ рельсовыхъ путей.

Изъ другихъ дорогъ, не входившихъ ранѣе въ сѣть, Комитетъ призналъ неотложность Ивангородо-Домбровской желѣзной дороги, постройка которой оправдывалась насущными потребностями горныхъ заводовъ Царства Польскаго и вмѣстѣ съ тѣмъ имѣла серьезное стратегическое значеніе. Разсмотрѣвъ представленный Ген. Ад. Посьетомъ проектъ ея направленія, Комитетъ пришелъ, однако, къ заключенію, что линія эта

будетъ отвѣчать въ полной мѣрѣ своему назначенію только при условіи проведенія вѣтвей отъ нея: а) къ Островцу, составляющему центръ отдѣльнаго горнаго округа и б) къ Варшавско-Вѣнской дорогѣ (на ст. Колюшки)—преимущественно въ стратегическихъ видахъ.

Оставались еще дороги: Сибирская и Тифлисо-Бакинская. Относительно первой изъ нихъ Комитетъ ограничился заявленіемъ, что важность ея несомнѣнна, почему скорѣйшее рѣшеніе вопроса о ея направленіи—въ то время спорнаго—представляется весьма желательнымъ *). Вопросъ же о Бакинской линіи Комитетъ не призналъ возможнымъ обсуждать въ разсматриваемомъ засѣданіи, такъ какъ незадолго до того состоялось Высочайшее повелѣніе о разсмотрѣніи въ Особомъ Совѣщаніи потребностей Кавказа и Закавказья въ улучшенныхъ путяхъ сообщенія. Въ виду этого Комитетъ счелъ правильнымъ включить въ число неотложныхъ дорогъ ту изъ Кавказскихъ линій, первостепенное значеніе которой будетъ признано Высочайшею властью по журналу упомянутаго Совѣщанія. Такою дорогою оказалась именно линія Тифлисо-Бакинская, причемъ было Высочайше повелѣно произвести еще изысканія отъ Тифлиса къ персидской границѣ по направленію къ Джульфѣ и при отдачѣ Бакинской дороги въ постройку частному обществу по возможности включить въ концессію Джульфинскую линію, не предрѣшая, впрочемъ, ни времени, ни цѣнности этой послѣдней дороги **).

Полный списокъ желѣзныхъ дорогъ, признанныхъ Комитетомъ Министровъ подлежащими исполненію въ ближайшемъ будущемъ и одобренныхъ Государемъ 22 Апрѣля 1875 г., представлялся, такимъ образомъ, въ слѣдующемъ видѣ:

1) **Донецкая каменноугольная дорога,** по направленію отъ ст. Зеленой, Волго-Донской дороги, до ст. Звѣрево, Воронежско-Ростовской дороги (Восточно-Донецкій участокъ),

---

*) Какъ указано въ предисловіи къ настоящему труду, исторіи осуществленія Сибирской дороги и дорогъ, служащихъ ей началомъ въ Европейской Россіи, имѣетъ быть посвящено отдѣльное изслѣдованіе.

**) Совѣщаніе, на которомъ было принято такое рѣшеніе, состоялось въ Апрѣлѣ 1875 г., подъ Личнымъ Предсѣдательствомъ Государя. Въ составъ его входили: Наслѣдникъ Цесаревичъ, Вел. Князь Константинъ Николаевичъ, Кн. Горчаковъ, Милютинъ, Рейтернъ, Посьетъ, Графъ Петръ Андреевичъ Шуваловъ и Князь Святополкъ-Мирскій; журналъ Совѣщанія Высочайше утвержденъ 18 Апрѣля.

затѣмъ далѣе на селеніе Хацепетовку и ст. Криничную, Азовской дороги, до ст. Синельниково, Лозово-Севастопольской дороги, и отъ г. Екатеринослава черезъ Кривой Рогъ до ст. Казанки, Харьково-Николаевской дороги, съ мостомъ черезъ Днѣпръ въ Екатеринославѣ и съ вѣтвями: а) отъ сел. Хацепетовки до ст. Никитовки, Харьково-Азовской дороги, б) отъ ст. Толстой къ Луганскому заводу и в) отъ этой послѣдней вѣтви къ Славянску съ развѣтвленіями къ Лисичанску и Бахмуту.

2) **Продолженіе Константиновской дороги до Мелитополя** съ вѣтвью на Маріуполь.

3) **Баскунчакская солевозная дорога** отъ озера Баскунчакъ до пристани у сел. Владиміровки на Волгѣ.

4) **Продолженіе Новгородской дороги до Старой Руссы.**

5) **Сумская линія.**

6) **Желѣзная дорога отъ Ивангорода до Домброва** съ вѣтвями къ Островцу и къ ст. Колюшки, Варшавско-Вѣнской линіи;

и 7) **Тифлисо-Бакинская дорога** *).

Послѣ того, какъ былъ сдѣланъ выборъ дорогъ, которыя предполагалось поставить на первую очередь, оставался еще неразрѣшеннымъ вопросъ о способѣ ихъ осуществленія: послѣ выхода въ отставку Графа А. П. Бобринскаго, правила 30 Марта 1873 г., о которыхъ подробно говорилось въ двухъ предшествующихъ главахъ, не находили себѣ болѣе защитниковъ; впрочемъ, они, какъ извѣстно, и до того времени существовали только номинально. Необходимо было установить, какимъ путемъ будутъ впредь разрѣшаться къ постройкѣ новыя желѣзныя дороги?

Ген. Ад. Посьетъ составилъ по этому поводу особый проектъ, который и былъ принятъ Комитетомъ, съ нѣкоторыми, преимущественно редакціонными, исправленіями, въ тѣхъ же засѣданіяхъ 1 и 6 Апрѣля 1875 г., въ которыхъ обсуждался списокъ предположенныхъ къ исполненію рельсовыхъ сообщеній. При разсмотрѣніи этого вопроса Комитетъ пришелъ къ заключенію, что назначать очередь постройки линій, признанныхъ неотложными, едва ли представляется желательнымъ, такъ какъ срокъ приступа къ работамъ по

*) Сибирская дорога не могла считаться поставленною на очередь, такъ какъ предстояло еще рѣшить вопросъ о ея направленіи.

каждой изъ нихъ находится въ зависимости отъ мѣняющихся обстоятельствъ и условій, главнѣйшимъ образомъ отъ положенія денежнаго рынка и нерѣдко отъ предпочтенія, оказываемаго капиталистами одной дорогѣ передъ другою; эти, а также иныя причины могутъ во всякое время отдалить или приблизить осуществленіе каждаго отдѣльнаго предпріятія. Высказавъ такое сужденіе, Комитетъ формулировалъ свое постановленіе о порядкѣ разрѣшенія желѣзныхъ дорогъ на будущее время въ слѣдующей редакціи:

1) Министръ Путей Сообщенія дѣлаетъ надлежащія распоряженія объ изготовленіи техническими органами Министерства, на основаніи правительственныхъ изысканій, общихъ проектовъ направленія и продольной профили каждой изъ желѣзныхъ дорогъ, признаваемыхъ настоящимъ положеніемъ Комитета неотложными, причемъ обращаетъ преимущественное вниманіе на осуществленіе тѣхъ дорогъ, которыя служатъ къ сближенію съ минеральнымъ топливомъ безлѣсныхъ мѣстностей и мѣсторожденій желѣзныхъ рудъ. По тѣмъ же изъ упомянутыхъ желѣзныхъ дорогъ, по которымъ правительственныя изысканія еще не были произведены, къ производству такихъ изысканій приступается съ началомъ весны 1875 г.; вмѣстѣ съ тѣмъ изготовляется Министерствомъ Путей Сообщенія проектъ техническихъ условій сооруженія каждой желѣзной дороги и опредѣляется строительная цѣна ея.

2) Когда Министръ Финансовъ, по соображеніи съ состояніемъ денежнаго рынка и нашего кредита, признаетъ возможнымъ учрежденіе новыхъ акціонерныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, тогда Министръ Путей Сообщенія, по соглашенію съ нимъ, вноситъ въ Комитетъ Министровъ предположеніе о способѣ осуществленія каждой изъ намѣченныхъ къ исполненію дорогъ съ представленіемъ упомянутыхъ выше техническихъ данныхъ и строительной цѣны дороги, а также проекта устава новаго желѣзнодорожнаго общества или подлежащихъ измѣненій въ уставѣ существующей уже компаніи, если сооруженіе новой дороги предоставляется такой компаніи.

3) Министру Путей Сообщенія разрѣшается входить, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, съ отдѣльными въ Комитетъ Министровъ представленіями: а) о сооруженіи такихъ вѣтвей или продолженій дорогъ, которыя могутъ

быть, безъ отягощенія казны увеличеніемъ приплаты по гарантіи, соединены съ существующими уже дорогами и построены на облигаціонный капиталъ, если будетъ признано, что эти вѣтви послужатъ къ улучшенію положенія существующихъ дорогъ, и б) о сооруженіи такихъ линій, которыя могутъ быть осуществлены безъ всякаго пособія отъ казны или гарантіи ихъ капитала;

и 4) Когда будетъ обезпечена постройка большей части желѣзныхъ дорогъ, признанныхъ неотложными, тогда Министръ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, входитъ въ Комитетъ Министровъ съ новымъ представленіемъ объ опредѣленіи дальнѣйшей послѣдовательности въ постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ.

Самая характерная черта изложенныхъ правилъ, получившихъ утвержденіе Государя вмѣстѣ съ разсмотрѣннымъ ранѣе положеніемъ о новыхъ рельсовыхъ сообщеніяхъ, это—полное умолчаніе о возможности постройки желѣзнодорожныхъ линій распоряженіемъ казны: правила 1875 г. не знаютъ инаго способа сооруженія такихъ линій, кромѣ отстройки ихъ при помощи частныхъ обществъ; вопросы, могущіе возникнуть при изысканіи способа осуществленія той или иной дороги, сводятся къ тому, отдать ли проектированную линію въ постройку уже существующей компаніи или же образовать для этой цѣли новое общество. Такимъ образомъ, между вѣдомствами Путей Сообщенія и Финансовъ, послѣ почти двухлѣтняго періода борьбы и пререканій, снова водворялось, какъ во времена Графа В. А. Бобринскаго, полное согласіе во взглядахъ на одинъ изъ основныхъ вопросовъ желѣзнодорожной политики.

Какъ значилось въ текстѣ приведенныхъ выше правилъ, Министру Путей Сообщенія было поручено обратить особое вниманіе на скорѣйшее проложеніе рельсовыхъ путей между каменноугольными залежами съ одной стороны и рудными мѣсторожденіями, а также безлѣсными раіонами—съ другой. Поэтому первою линіею, о приступѣ къ исполненію которой вошелъ съ представленіемъ въ Комитетъ Министровъ Ген. Ад. Посьетъ, была каменноугольная *Донецкая* дорога.

Дорога эта, въ томъ видѣ, въ которомъ она была утверждена къ исполненію Комитетомъ Министровъ, представляла собственно цѣлую сѣть рельсовыхъ путей, общимъ протяже-

ніемъ приблизительно въ 1,200 верстъ. Къ тому времени, о которомъ теперь идетъ рѣчь, правительственныя изысканія по развѣтвленіямъ ея въ западномъ направленіи (отъ ст. Криничной до ст. Синельниково и отъ Екатеринослава черезъ Кривой Рогъ до ст. Казанки) еще не были доведены до конца и поэтому разрѣшеніемъ вопроса о приступѣ къ сооруженію перечисленныхъ участковъ приходилось повременить; Министръ Путей Сообщенія представлялъ Комитету свои соображенія лишь о постройкѣ центральной части дороги (между линіями Курско-Харьково-Азовской и Козлово-Воронежско-Ростовской) и о продолженіи указанной дороги на востокъ, по направленію къ Волгѣ.

Строительныя цѣны какъ для центральной, такъ и для восточной части линіи были Ген. Ад. Посьетомъ нѣсколько возвышены противъ проекта Графа Бобринскаго, разсматривавшагося въ 1873 г.: это произошло, во первыхъ, отъ измѣненія самаго состава линіи въ виду включенія въ Донецкую дорогу вѣтвей къ Славянску, Бахмуту и Лисичанску, прежде не предполагавшихся къ постройкѣ, а во вторыхъ, отъ того, что новый Министръ Путей Сообщенія счелъ необходимымъ увеличить противъ прежнихъ предположеній количество подвижнаго состава на будущей линіи *). При такихъ условіяхъ дѣйствительная поверстная стоимость была установлена Ген. Ад. Посьетомъ: для участка отъ ст. Криничной до ст. Звѣрево въ 44.166 р. мет., а для Восточно-Донецкой линіи—въ 40.538 р. мет. Затѣмъ, въ виду того, что участокъ между ст. Криничной и ст. Звѣрево составляетъ такую часть Донецкой линіи, которая, проходя по мѣстности, богатой каменноугольными копями и желѣзными рудами, имѣетъ центральное значеніе въ дѣлѣ распространенія минеральнаго топлива и потому тре-

---

*) По первоначальному проекту на каждыя 10 верстъ пути предполагалось:

паровозовъ	1,6
вагоновъ пассажирскихъ	1,7
— товарныхъ	26
въ томъ числѣ угольныхъ	13

По новому же проекту предполагалось, также на каждыя 10 верстъ пути:

паровозовъ	2
вагоновъ пассажирскихъ	2,2
— товарныхъ	30
въ томъ числѣ угольныхъ	21

(Объяснительная записка къ предст. М. П. С. въ Ком. Мин. отъ 13 Іюня 1875 г. за № 3250).

будетъ особой заботы объ устраненіи вліянія на управленіе этимъ участкомъ со стороны сосѣднихъ желѣзныхъ дорогъ, Министръ Путей Сообщенія признавалъ полезнымъ учредить для постройки и эксплоатаціи упомянутаго участка особое акціонерное общество. Для того же, чтобы сдѣлать это общество вполнѣ независимымъ отъ Воронежско-Ростовской и Курско-Харьково-Азовской дорогъ, по мнѣнію Ген. Ад. Посьета, необходимо было бы дать Донецкой линіи свой выходъ къ Азовскому морю, предоставивъ въ будущемъ проектированной къ образованію компаніи отстроить вѣтвь отъ ст. Криничной до Маріуполя,—вѣтвь, желательность которой была признана еще при разсмотрѣніи проекта сѣти 1870 г. (см. гл. II настоящаго тома).

Что же касалось Восточно-Донецкаго участка (отъ Воронежско-Ростовской линіи до Волго-Донской дороги), то Министръ Путей Сообщенія приписывалъ ему характеръ не только каменноугольной дороги, доставляющей минеральное топливо на нижне-волжскій бассейнъ, но и транзитнаго пути для перевозки прочихъ грузовъ съ Волги къ низовьямъ Дона. Въ виду этого соображенія Ген. Ад. Посьетъ считалъ возможнымъ предоставить постройку и эксплоатацію указаннаго участка одному изъ смежныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, удобнѣе всего — обществу Грязе-Царицынской дороги, но съ тѣмъ непремѣннымъ условіемъ, чтобы названное общество пріобрѣло въ свое распоряженіе и Волго-Донскую дорогу, дабы доставить Восточно-Донецкому участку прямой исходъ къ р. Волгѣ и устранить вредное совмѣстничество разныхъ желѣзнодорожныхъ компаній на царицынскихъ пристаняхъ р. Волги. По этому поводу въ то время уже состоялось соглашеніе между обществами Грязе-Царицынской и Волго-Донской дорогъ *).

И такъ, для сооруженія желѣзнодорожной линіи, проходящей по водораздѣлу Донецкаго кряжа, предполагалось образовать новое общество, но тутъ возникалъ вопросъ, какъ приступить къ его учрежденію? Съ конца 1868 г. смѣнились уже три системы образованія желѣзнодорожныхъ компаній: путемъ конкурренціи въ запечатанныхъ пакетахъ (1868 г.), путемъ выбора предпринимателя единолично Министромъ Путей Сооб-

*) См. представленіе М-ра П. С. въ Ком. Мин. отъ 13 Іюня 1875 г. за № 3250.

щенія (1870 г.) и путемъ публичной подписки на акціи (1873 г.). Послѣдняя система незадолго передъ вступленіемъ въ должность Министра Генералъ-Адъютанта Посьета была признана неудобною къ примѣненію; предшествовавшій ей порядокъ выдачи концессій въ свою очередь подвергся въ 1873 г. рѣзкой критикѣ со стороны Графа А. П. Бобринскаго, съ выводами котораго трудно было не согласиться (см. гл. III настоящаго тома). Система состязанія между предпринимателями, введенная въ 1868 г., какъ извѣстно, дала въ свое время прекрасные результаты, выразившіеся въ значительномъ пониженіи строительныхъ цѣнъ на желѣзнодорожныя линіи; въ настоящемъ очеркѣ уже было обращено вниманіе на то, что усмотрѣнныя въ этой системѣ неудобства, вызвавшія ея отмѣну, собственно говоря, прямо не вытекали ни изъ подлиннаго текста правилъ 1868 г. о порядкѣ выдачи концессій, ни изъ толкованія, даннаго этимъ правиламъ Комитетомъ Министровъ, почему и цѣлесообразность отмѣны упомянутыхъ правилъ въ 1870 г. могла быть подвергнута нѣкоторому сомнѣнію (см. гл. II настоящаго тома). Ген. Ад. Посьетъ, повидимому, держался той же точки зрѣнія на указанный вопросъ: по крайней мѣрѣ въ своемъ представленіи о Донецкой дорогѣ онъ прямо предложилъ возвращеніе къ системѣ состязанія въ запечатанныхъ пакетахъ, т. е. къ правиламъ 1868 г.—Въ его предложеніи заключались, правда, нѣкоторыя частности, несходныя съ постановленіями упомянутыхъ правилъ*), но главныя основанія были безспорно тѣ же.

Комитетъ Министровъ одобрилъ планъ Министра Путей Сообщенія о предоставленіи самостоятельному, имѣющему образоваться, обществу постройки и эксплоатаціи центральнаго участка Донецкой линіи—отъ ст. Звѣрево до ст. Криничной, съ вѣтвями: а) до ст. Никитовки, б) къ Луганскому заводу съ продолженіемъ до Сѣвернаго Донца **) и в) къ

---

*) Разница заключалась въ томъ, что случай неотдачи дороги въ постройку тому предпринимателю, который предложитъ меньшую цѣну (т. е. именно вопросъ, возбуждавшій сомнѣнія въ прежнее время), былъ предусмотрѣнъ, и въ такомъ случаѣ дѣло должно было восходить на Высочайшее разрѣшеніе; если же концессія, предварительно одобренная Государемъ, доставалась послѣ состязанія тому, кто заявилъ низшую цѣну, то она утверждалась за этимъ лицомъ по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ.

**) Впослѣдствіи, въ 1879 г., осуществленіе вѣтви отъ Луганскаго завода къ Сѣверному Донцу было рѣшено отложить до ближайшаго выясненія дѣйствительной надобности въ ней.

Славянску съ развѣтвленіями на Бахмутъ и Лисичанскъ. Относительно же продолженія Донецкой дороги до Маріуполя, а также отдачи Восточно-Донецкаго участка въ постройку обществу Грязе-Царицынской дороги Комитетъ воздержался отъ окончательнаго рѣшенія и предоставилъ Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ разработать болѣе подробно вопросы о сравнительной выгодности для интересовъ Государственнаго Казначейства и горнозаводскаго дѣла въ Россіи предоставленія постройки и содержанія этихъ двухъ линій тому или другому желѣзнодорожному обществу. Такое рѣшеніе было вызвано выраженнымъ Государственнымъ Контролеромъ сомнѣніемъ, не будетъ ли вреднымъ для финансоваго преуспѣянія проектированнаго общества Донецкой дороги отдѣленіе отъ нея столь важнаго по ожидаемому на немъ движенію участка, какъ линія отъ ст. Звѣрево до Волго-Донской дороги; что же касалось до линіи къ Маріуполю, то въ Комитетѣ раздались голоса за отдачу сооруженія ея обществу Константиновской дороги, которая составляла головной участокъ этой линіи и уже въ 1870 г. разсматривалась Правительствомъ, какъ таковой *). Затѣмъ предположеніе о примѣненіи къ Донецкой дорогѣ системы выдачи концессіи послѣ состязанія въ запечатанныхъ пакетахъ Комитетъ по существу одобрилъ безъ всякихъ преній.

Зачатки тарифной реформы.

Уставъ для новаго общества былъ составленъ Министерствомъ Путей Сообщенія въ общихъ чертахъ примѣнительно къ существовавшимъ въ то время образцамъ, но заключалъ въ себѣ, наряду съ этимъ, нѣкоторыя весьма существенныя нововведенія, которыя необходимо отмѣтить.

Прежде всего обращало на себя вниманіе постановленіе, имѣвшее принципіальное значеніе и знаменовавшее собою первый шагъ Правительства на пути урегулированія весьма важной области желѣзнодорожнаго дѣла—тарификаціи перевозимыхъ грузовъ. Въ уставѣ Донецкой дороги впервые вводится начало періодическаго пересмотра Министромъ Путей Сообщенія предѣльныхъ тарифовъ, дѣйствующихъ на линіи (разъ въ каждое пятилѣтіе), «такъ какъ, говорится въ объяснительной

*) См. Журн. Ком. Мин. 17 и 24 Іюня 1875 г.

запискѣ къ проекту устава *), утвержденіе предѣльнаго тарифа на все время существованія дороги (т. е. тотъ порядокъ, который соблюдался до тѣхъ поръ во всѣхъ нашихъ желѣзнодорожныхъ обществахъ) признается Министромъ Путей Сообщенія несоотвѣтствующимъ видамъ торговли».

Значеніе этой мѣры едва ли требуетъ ближайшаго поясненія: тарифный вопросъ издавна составлялъ больное мѣсто нашего желѣзнодорожнаго хозяйства (ср. т. I, гл. IV настоящаго очерка). Произволъ желѣзнодорожныхъ компаній въ примѣненіи къ перевозимымъ ими грузамъ тѣхъ или иныхъ тарифныхъ ставокъ не зналъ никакихъ ограниченій, такъ какъ Правительство, разъ навсегда установивъ высшій предѣлъ товарныхъ тарифовъ (въ размѣрѣ, принятомъ для Главнаго Общества), уклонялось отъ дальнѣйшаго вмѣшательства въ распоряженія желѣзнодорожныхъ компаній по этой части. Шагъ, предпринятый Ген. Ад. Посьетомъ, доказывалъ, что Правительство, наконецъ, рѣшилось противодѣйствовать вреднымъ послѣдствіямъ такого порядка для торговыхъ интересовъ страны.

Задача предстояла весьма сложная; для того, чтобы мѣра, примѣненная къ Донецкой дорогѣ, не осталась изолированною попыткою, необходимо было распространить то же начало на другія желѣзнодорожныя общества и для этого добиться измѣненія ихъ уставовъ, по которымъ права компаній назначать какія угодно провозныя платы въ предѣлахъ указанной имъ высшей нормы не были ничѣмъ стѣснены. Правительство, тѣмъ не менѣе, несмотря на легко объяснимое сопротивленіе обществъ, приступило къ постепенному упорядоченію этого вопроса, въ смыслѣ подчиненія компаній болѣе близкому надзору со стороны государственной власти; дальнѣйшее изложеніе покажетъ, какія съ этою цѣлью были приняты мѣры.

Кромѣ разсмотрѣннаго капитальнаго нововведенія, въ уставъ общества Донецкой дороги, какъ линіи, предназначенной преимущественно для перевозки минеральнаго топлива, были включены нѣкоторые параграфы, имѣвшіе въ виду, главнымъ образомъ, интересы горнозаводской и каменноугольной промышленности:

---

*) См. приложенія къ Журналамъ Ком. Мин. за Іюнь 1875 г.

а) обществу воспрещалось учреждать добываніе за свой счетъ минеральнаго топлива и руды, а также пріобрѣтать или устроивать желѣзодѣлательные заводы. Введеніе указаннаго условія вызывалось тѣмъ соображеніемъ, что общество, въ случаѣ пріобрѣтенія или учрежденія заводовъ, а также рудныхъ и каменноугольныхъ залежей, по всей вѣроятности, стало бы употреблять всевозможныя усилія для созданія своимъ грузамъ наиболѣе благопріятныхъ условій перевозки во вредъ другимъ заводчикамъ, чѣмъ парализовало бы дѣятельность послѣднихъ и пріобрѣло бы для себя въ этомъ дѣлѣ монополію, вредную съ точки зрѣнія общихъ нуждъ отечественной промышленности;

б) повышена плата за перевозъ минеральнаго топлива, которая опредѣлена въ размѣрѣ $^1/_{55}$ к. съ пуда вмѣсто обычной на другихъ линіяхъ ставки въ $^1/_{65}$ к.; безъ такого повышенія, по свидѣтельству Ген. Ад. Посьета, Донецкая линія, на которой другіе грузы, кромѣ каменнаго угля, будутъ появляться лишь въ видѣ исключенія, не могла бы окупать своихъ эксплоатаціонныхъ расходовъ;

в) въ составъ правленія, кромѣ директора отъ Министерства Путей Сообщенія., включенъ еще членъ отъ Министерства Государственныхъ Имуществъ;

г) срокъ выкупа дороги Правительствомъ, вмѣсто обычнаго 20-ти-лѣтняго, назначенъ 15-ти-лѣтній,

и д) весь подвижной составъ и всѣ принадлежности дороги общество обязывалось пріобрѣсти въ Россіи, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда окажется невозможнымъ получить какіе-либо изъ этихъ предметовъ съ отечественныхъ заводовъ къ потребному сроку (впослѣдствіи этотъ параграфъ пришлось измѣнить, о чемъ будетъ говорено ниже). Кромѣ того обществу вмѣнялось въ обязанность, по требованію Правительства и по цѣнѣ, назначенной послѣднимъ, принимать на линію подвижной составъ, рельсы и другіе предметы, которые Правительство, съ цѣлью поощренія отечественной желѣзодѣлательной промышленности, заказывало русскимъ заводамъ отъ своего имени.

Капиталъ общества долженъ былъ, по обычному порядку, состоять на $^1/_4$ изъ акцій и на $^3/_4$ изъ облигацій. Акціямъ присвоивалась обыкновенная гарантія на весь концессіонный срокъ (81 годъ); о гарантіи абсолютной, которая возбуждала

столько споровъ всего за полтора года до того, болѣе не поднималось вопроса: привлекать акціонеровъ особыми преимуществами не признавалось нужнымъ, такъ какъ производить публичную подписку на акціи не предполагалось и обязанность размѣщенія акціонернаго капитала присвоивалась, попрежнему, учредителю общества. Что же касалось до облигацій, то онѣ, какъ облигаціи всѣхъ прочихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ послѣ учрежденія общества Курско-Кіевской дороги (см. т. I, гл. IV), получали абсолютную гарантію дохода, вступавшую въ силу со дня ихъ выпуска; Правительство, по обыкновенію, оставляло ихъ за собою.

Проектъ устава Донецкой дороги прошелъ въ Комитетѣ Министровъ безъ возраженій и получилъ утвержденіе Государя 27 Іюня 1875 года.

Приступъ къ исполненію проекта Министра Путей Сообщенія.

Состязаніе конкуррентовъ на полученіе концессіи было назначено на 19 Іюля 1875 г. и состоялось въ этотъ день. По вскрытіи пакетовъ, оказалось, что заявленныя предпринимателями цѣны (нарицательныя) отличаются крайнимъ разнообразіемъ и колеблются отъ 41.294 р. мет. (цѣна Дѣйств. Ст. Сов. Бабста и К°.) до 58.776 р. мет. съ версты (цѣна Пот. Поч. Гражд. Мамонтова). Стоимость проектированнаго участка Донецкой линіи, согласно казеннымъ изысканіямъ, была опредѣлена, какъ указано выше, въ 44.166 р. мет. дѣйствительныхъ на версту; по расчету Министерства Путей Сообщенія, заявленныя соискателями высшая и низшая цѣны, за вычетомъ изъ нихъ потерь при реализаціи капитала и процентовъ за время постройки, одна—превышала установленную Правительствомъ поверстную стоимость Донецкой линіи на 18%, а другая—оказывалась ниже ея на 16,8% *); разница же между двумя указанными выше предѣльными цѣнами, которыя были заявлены на состязаніи, составляла около 30%.

Въ прежней практикѣ Комитета Министровъ—за тотъ періодъ времени, въ теченіе котораго была примѣняема система торговъ на желѣзнодорожныя концессіи,—можно было подыскать лишь одинъ аналогичный случай: состязаніе на постройку Кишинево-Прутской линіи (въ 1869 г., см. гл. II настоящаго очерка), когда разница между предложенными цѣнами

*) См. Журн. Ком. Мин. 28 Октября и 4 Ноября 1875 г.

доходила даже до 48%; при большинствѣ другихъ состязаній отношеніе между цифрами заявляемыхъ расцѣнокъ колебалось между 1½ и 16% и только одинъ разъ—при образованіи общества Либавской дороги (въ томъ же 1869 г.)—достигло цифры 26%.

При получившемся результатѣ судить о дѣйствительной стоимости проектированныхъ работъ было болѣе чѣмъ затруднительно и поэтому цѣль соисканія не могла считаться достигнутою. Министръ Путей Сообщенія предложилъ тогда Комитету Министровъ признать состоявшіеся торги недѣйствительными, какъ было поступлено по дѣлу о Кишинево-Прутской дорогѣ, и поручить ему, Ген. Ад. Посьету, выбрать, по своему усмотрѣнію, наиболѣе благонадежнаго изъ явившихся конкурентовъ для предоставленія ему концессіи. Такимъ, наиболѣе внушавшимъ довѣріе, лицомъ Министръ считалъ Мамонтова; относительно же Бабста съ товарищами Ген. Ад. Посьетъ заявлялъ, что въ образованной имъ компаніи принимаетъ дѣятельное участіе Поляковъ, владѣлецъ дорогъ Курско-Харьково-Азовской и Козлово-Воронежско-Ростовской; между тѣмъ, еще въ 1874 г., во время разсмотрѣнія вопроса объ осуществленіи той же Донецкой дороги было указано на неудобства отдачи этой линіи въ эксплоатацію заправителямъ сосѣднихъ съ нею линій. Кромѣ того, какъ находилъ Министръ Путей Сообщенія, котораго поддержалъ и Статсъ-Секретарь Рейтернъ, Поляковъ не можетъ претендовать на особое довѣріе Правительства уже потому, что принадлежащія ему двѣ дороги, только что названныя, эксплоатируются крайне неудовлетворительно и со всѣхъ сторонъ вызываютъ жалобы.

Предложеніе Ген. Ад. Посьета возбудило въ Комитетѣ разногласіе.

Четыре Члена (Ген. Ад. Тимашевъ и Графъ Гейденъ, Дѣйств. Тайный Сов. Абаза и Статсъ-Секретарь Графъ Паленъ) высказали опасеніе, что признаніе бывшаго состязанія недѣйствительнымъ можетъ поколебать авторитетъ принимаемыхъ Правительствомъ мѣръ и притомъ едва ли принесетъ практическую пользу: при существованіи безыменныхъ акцій невозможно всецѣло устранить то или другое лицо отъ участія въ данномъ предпріятіи. Поэтому поименованные выше Члены Комитета полагали выдать концессію на Донецкую дорогу Бабсту, какъ заявившему низшую цѣну.

Противъ такого заключенія возражали всѣ остальные Члены Комитета съ Предсѣдателемъ во главѣ: они основывались, главнымъ образомъ, на высказанномъ Министромъ Путей Сообщенія сомнѣніи въ возможности надлежащимъ образомъ отстроить дорогу за ту цѣну, которую назначалъ Бабстъ. Кромѣ того, по мнѣнію большинства, не слѣдовало забывать, что послѣ перваго состязанія прошло уже достаточно времени *) и возникшія въ средѣ высшаго Правительства сомнѣнія относительно цѣлесообразности утвержденія низшей изъ предложенныхъ цѣнъ стали, по всей вѣроятности, общеизвѣстными; при такихъ условіяхъ выдача концессіи Бабсту, послѣ обнаружившихся колебаній и вопреки имъ, была бы мѣрою едва ли желательною. По указаннымъ соображеніямъ Предсѣдатель Комитета и согласные съ нимъ Члены полагали принять заключеніе Ген. Ад. Посьета о признаніи состоявшагося состязанія недѣйствительнымъ, но для выбора новаго предпринимателя прибѣгнуть къ назначенію новыхъ торговъ, на которые допустить, въ число другихъ соискателей, и рекомендованнаго Министромъ Путей Сообщенія предпринимателя—Мамонтова.

Государь 13 Ноября 1875 г. согласился съ мнѣніемъ большинства, послѣ чего Министръ Путей Сообщенія назначилъ на 28 Января 1876 г. новое состязаніе для полученія концессіи на Донецкую дорогу. До того времени, однако, признано было полезнымъ измѣнить редакцію нѣкоторыхъ параграфовъ выработаннаго для вновь образуемаго общества проекта устава, такъ какъ выяснилось, что нѣсколько постановленій утвержденной редакціи вызвали со стороны предпринимателей невѣрное толкованіе истинныхъ намѣреній Правительства, что вліяло на размѣръ назначаемыхъ соискателями поверстныхъ цѣнъ. Такъ, въ параграфѣ о заказахъ подвижнаго состава и другихъ принадлежностей дороги признано возможнымъ, дабы не создавать предпринимателямъ особыхъ затрудненій, потребовать пріобрѣтенія въ Россіи лишь *половиннаго* количества нужныхъ паровозовъ, пассажирскихъ вагоновъ и предметовъ для оборудованія мастерскихъ; стальные же рельсы, въ виду того, что производство ихъ на рус-

*) Предложеніе Министра Путей Сообщенія о признаніи состязанія, бывшаго въ Іюлѣ, недѣйствительнымъ обсуждалось въ концѣ Октября 1875 г.

скихъ заводахъ въ разсматриваемое время находилось еще въ зачаточномъ состояніи,—дозволить выписать изъ за границы, но съ непремѣннымъ условіемъ оплаты ихъ таможенною пошлиною. Кромѣ того, къ постановленію объ отчисленіи въ запасный капиталъ суммъ, предназначенныхъ на работы, которыя могутъ впослѣдствіи быть признаны Министерствомъ Путей Сообщенія излишними или преждевременными, предположено прибавить оговорку, что подобнаго рода рѣшеніе принимается Министерствомъ не иначе, какъ по соглашенію съ обществомъ.

На вторичномъ состязаніи наименьшую цѣну (47.812 р. мет. съ версты) заявилъ Мамонтовъ, за которымъ и осталась концессія. Капиталъ общества Донецкой дороги былъ опредѣленъ въ 22.806.625 р. мет., а цѣна, по которой Правительство оставляло за собой облигаціи компаніи,—въ 96 р. за сто *). Здѣсь нельзя не обратить вниманія на новое повышеніе курса, по которому Правительство принимало облигаціи: повышеніе это являлось послѣдствіемъ чрезвычайно выгодныхъ условій реализаціи пятаго выпуска консолидированныхъ облигацій, о которомъ говорилось выше.

Пока разсматривался вопросъ о Донецкой дорогѣ, было разрѣшено къ исполненію нѣсколько незначительныхъ питательныхъ путей, изъ которыхъ заслуживаетъ упоминанія *вѣтвь отъ Поти-Тифлисской дороги до Кутаиса,* протяженіемъ въ 7,5 верстъ; она была отстроена, согласно Высочайше утвержденному положенію Комитета Министровъ, на капиталъ въ 300.000 р., который было разрѣшено отнести на дополнительный выпускъ облигацій общества Поти-Тифлисской желѣзной дороги **).

Слѣдующей значительной линіей, представленіе о которой Министръ Путей Сообщенія внесъ въ Комитетъ Министровъ послѣ выдачи концессіи на Донецкую дорогу, была линія *Сумская.* Она, какъ извѣстно, входила въ сѣть 1873 г., а позднѣе была включена въ списокъ неотложныхъ дорогъ, утвержденный въ 1875 г. Къ тому времени поступило хода-

---

*) Донецкая дорога была открыта для движенія только по окончаніи Турецкой войны: одна часть ея—въ Августѣ 1878 г., а другая въ Декабрѣ 1879 г.

**) Прочія вѣтви были: *Курская городская* (5,7 верстъ), *Уколовская* вѣтвь, Рижско-Моршанской дороги (7 в.), и *соединительная вѣтвь* (въ Варшавѣ) *между станціями Варшаво-Тереспольской и Варшавско-Вѣнской дорогъ.*

тайство отъ земства Валковскаго уѣзда, Харьковской губерніи, предполагавшаго измѣнить первоначально установленное направленіе линіи для того, чтобы провести ее черезъ г. Валки; при такомъ варіантѣ направленія дорога примыкала къ Курско-Харьково-Азовской магистрали не у ст. Мерефа, какъ предполагалось ранѣе, а между этою станціею и ст. Борки (въ 4 верстахъ отъ послѣдней). Комитетъ Министровъ отклонилъ однако подобное ходатайство, несмотря на то, что съ осуществленіемъ плана Валковскаго земства достигалось нѣкоторое (до 13 верстъ) сокращеніе пути для доставки въ сѣверные уѣзды Харьковской губерніи минеральнаго топлива: было расчитано, что при новомъ направленіи дороги пришлось бы увеличить потребный на ея сооруженіе капиталъ, а слѣдовательно и сумму гарантируемаго Правительствомъ дохода на него; — разница выражалась въ цифрѣ 17.000 р. въ годъ. Кромѣ того, Комитетомъ были высказаны слѣдующія общія соображенія: цѣль проведенія Сумской дороги заключается, кромѣ доставленія сахароварной промышленности необходимаго ей топлива, еще въ непосредственномъ сближеніи Харькова съ сѣверо-западными окраинами Россіи, въ доставленіи къ Харькову сахара, строительныхъ матеріаловъ и другихъ произведеній, и, наконецъ, въ открытіи наиболѣе прямаго пути на сѣверо-западъ хлѣбу, шерсти и другимъ продуктамъ Малороссіи. Въ этихъ видахъ Сумская дорога первоначально была направлена прямо на Харьковъ и отклоненіе на Мерефу было допущено впослѣдствіи лишь для того, чтобы облегчить прямую передачу сквозныхъ грузовъ, слѣдующихъ на Харьково-Азовскую линію, и избѣгнуть скопленія грузовъ въ самомъ Харьковѣ. Дальнѣйшее же отклоненіе Сумской дороги на западъ, какъ это предлагаетъ Валковское земство, удлиняло бы путь къ Харькову на 27 верстъ въ ущербъ прямому назначенію самой линіи. Къ этому Комитетъ присовокупилъ, что утвержденное въ 1873 г. направленіе Сумской дороги на Богодуховъ представляетъ несомнѣнныя преимущества передъ варіантомъ на Валки еще и въ стратегическомъ отношеніи, какъ непосредственный путь отъ Харькова на Курско-Кіевскую дорогу *).

---

*) См. Журн. Ком. Мин. 27 Января, 26 Февраля и 23 Марта 1876 г.

Относительно способа осуществленія линіи Комитетъ примкнулъ къ взгляду Министра Путей Сообщенія, который предлагалъ отдать дорогу въ постройку и эксплоатацію обществу Харьково-Николаевской дороги, изъявившему на то согласіе. Такая комбинація давала возможность уменьшить размѣръ дѣйствительнаго строительнаго капитала линіи, опредѣленнаго въ 1873 г. въ цифрѣ свыше 8 мил. руб., до 7.740.000 р. мет., или, считая длину линіи въ 223 версты, довести поверстную стоимость ея до 34.750 р. мет. (вмѣсто прежнихъ 36.519 р.). Суммы, нужныя для отстройки Сумской линіи, было рѣшено отнести на счетъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала общества Харьково - Николаевской дороги, который оставался за Правительствомъ по цѣнѣ 96 за 100.

Предоставляя Сумскую дорогу въ постройку названной компаніи, Правительство воспользовалось этимъ случаемъ, чтобы пересмотрѣть уставъ Общества Харьково-Николаевской дороги въ смыслѣ согласованія его съ постановленіями уставовъ, утвержденныхъ для желѣзнодорожныхъ компаній въ теченіе 1874—1875 годовъ.

Образцомъ для такой переработки послужилъ уставъ общества Донецкой дороги, главнѣйшія постановленія котораго вошли въ новый уставъ компаніи Харьково-Николаевской дороги. Между прочимъ, Министръ Путей Сообщенія потребовалъ, чтобы къ обществу было примѣнено и начало періодическаго пересмотра тарифовъ Правительствомъ; получить согласіе компаніи на такое стѣсненіе ея правъ было не легко, но Ген. Ад. Посьетъ проявилъ въ этомъ дѣлѣ неуклонную твердость. Въ концѣ концовъ общество уступило и согласилось на включеніе въ уставъ требуемаго параграфа, однако не иначе, какъ съ оговоркою, что право на пониженіе предѣльныхъ тарифныхъ нормъ можетъ быть осуществлено Правительствомъ относительно Харьково-Николаевской дороги лишь при одновременномъ пониженіи тарифовъ и на сосѣднихъ съ нею линіяхъ; иначе, какъ заявляло общество, другія компаніи, не обязанныя, въ силу своихъ уставовъ, понижать провозныя платы по требованію Правительства, будутъ увеличивать свои доходы въ ущербъ Харьково-Николаевской дорогѣ. Доводъ этотъ былъ признанъ заслуживающимъ вниманія и просимая оговорка нашла мѣсто въ новомъ уставѣ.

Такимъ образомъ Правительству пришлось сдѣлать нѣкоторую уступку и согласиться на редакцію параграфа о провозныхъ тарифахъ, по условности своей значительно отличавшуюся отъ категорическаго постановленія устава общества Донецкой дороги; тѣмъ не менѣе самый принципъ періодическаго пересмотра тарифныхъ ставокъ былъ проведенъ и въ данномъ случаѣ, что доказывало рѣшимость Правительства не останавливаться на пути усовершенствованія нашихъ тарифныхъ порядковъ, на который оно вступило со времени утвержденія устава общества Донецкой дороги.

Новый уставъ Харьково-Николаевской дороги, въ составъ которой была, такимъ образомъ, включена Сумская линія, удостоился Высочайшаго утвержденія 26 Марта 1876 г. *).

На тѣхъ же основаніяхъ, какъ и Сумская дорога, т. е. распоряженіемъ уже существовавшей компаніи, было разрѣшено приступить къ постройкѣ *продолженія узкоколейной Новгородской дороги до Старой-Руссы.* Общество Новгородской дороги ходатайствовало о дарованіи ему этого разрѣшенія, въ виду признанной еще въ 1873 г. желательности осуществленія разсматриваемой линіи. Министры Путей Сообщенія и Финансовъ отнеслись сочувственно къ такому ходатайству, руководствуясь соображеніями, однородными съ тѣми, которыя привели къ отдачѣ Сумской линіи въ постройку обществу Харьково-Николаевской дороги: сооруженіе и эксплоатація Старорусской вѣтви обществомъ, уже открывшимъ свои дѣйствія, обѣщали нѣкоторое сбереженіе на цифрѣ стоимости ея въ сравненіи съ тѣмъ случаемъ, если бы для осуществленія ея потребовалось образовать новую компанію. Сбереженіе ожидалось въ размѣрѣ 231.381 р. мет., что при длинѣ дороги, опредѣлившейся (послѣ окончательныхъ изысканій) въ 88 верстъ, составляло на версту около 2.600 р. мет. (при такомъ расчетѣ поверстная стоимость новой линіи составляла 23.149 р. мет.). Для покрытія расходовъ по постройкѣ Министръ Финансовъ предполагалъ выпустить дополнительный облигаціонный капиталъ, который Правительство, какъ всегда, оставляло за собою по цѣнѣ, принятой со времени реализаціи 5-го консолидированнаго займа, т. е. по 96 за 100.

---

*) Движеніе по Сумской линіи было открыто въ Январѣ 1878 г.

Для общества Новгородской дороги по этому случаю также былъ выработанъ уставъ, сообразованный съ требованіями, которыя тогда предъявлялись желѣзнодорожнымъ компаніямъ *); между прочимъ, указаннымъ уставомъ предусматривался и пересмотръ Правительствомъ тарифныхъ ставокъ общества. Но вмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду особыхъ условій постройки и эксплоатаціи проектированной вѣтви, какъ линіи узкоколейной, и притомъ незначительной по протяженію, для нея и общества Новгородской дороги были допущены нѣкоторыя послабленія противъ другихъ уставовъ: напр. не требовалось включенія въ составъ правленія директора отъ Правительства и дозволялось безпошлинно ввезти изъ-за границы всѣ нужныя для обустройства новой линіи металлическія принадлежности (въ то время въ Россіи принадлежностей для узкоколейныхъ дорогъ не изготовлялось).

Комитетъ Министровъ одобрилъ всѣ эти предположенія, не исключая и проложенія линіи съ узкою колеею, но единственно въ виду того, что она составляла продолженіе другой, узкоколейной же линіи; вообще же Комитетъ, въ вопросѣ объ узкоколейныхъ дорогахъ остался при томъ взглядѣ, который успѣлъ выработаться въ его средѣ послѣ мало удачныхъ попытокъ сооруженія въ Россіи рельсовыхъ сообщеній облегченнаго типа (въ 1870—71 г.г.; см. гл. II настоящаго тома); взглядъ этотъ сводился къ тому, что отстройка узкоколейныхъ дорогъ не даетъ столь значительныхъ сбереженій въ строительномъ капиталѣ, какія Правительство первоначально ожидало, эксплоатація же путей такого типа связана съ существенными неудобствами по перегрузкѣ товаровъ съ одной линіи на другую.

Дѣятельность Правительства по улучшенію условій движенія на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Государь утвердилъ положеніе Комитета и уставъ Новгородской дороги 23 Апрѣля 1876 г. **).

Было бы весьма ошибочнымъ полагать, что Комитетъ Министровъ, разрѣшая къ постройкѣ всѣ перечисленныя выше линіи, упускалъ изъ вниманія намѣченную Рейтерномъ еще въ 1874 г. программу, согласно которой на первомъ планѣ была поставлена забота не о сооруженіи новыхъ линій, но о

*) До того времени общество дѣйствовало на основаніи концессіи, Высочайше утвержденной 24 Апрѣля 1870 г.

**) Движеніе отъ Новгорода до Старой-Руссы было открыто въ Іюлѣ 1878 г.

приведеніи нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ состояніе, удовлетворяющее потребностямъ усиленнаго движенія. Наша желѣзнодорожная политика, напротивъ того, велась именно въ этомъ направленіи: изъ линій, разрѣшенныхъ въ теченіе 1875 и первой половины 1876 г.г.—времени, до котораго пока доведено настоящее изложеніе,—только двѣ могутъ быть названы значительными: Донецкая и Сумская; общее протяженіе ихъ составляло 669 верстъ. Съ прибавкою къ этой цифрѣ протяженія Старо-Русской линіи (88 верстъ) и мелкихъ, перечисленныхъ выше, вспомогательныхъ путей получится всего 784 версты. Если припомнить, что за приблизительно равный промежутокъ времени въ 1870 и 1871 г.г. было дано разрѣшеніе на постройку 3,321 версты рельсовыхъ путей (см. II гл. настоящаго тома), а въ 1872 и 1873 г.г., несмотря на отмѣченный выше (гл. IV) застой въ нашемъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ за послѣдній изъ упомянутыхъ годовъ, было утверждено къ исполненію 2,348 верстъ такихъ путей,—то станетъ яснымъ, какую умѣренность проявляло теперь Правительство въ дѣлѣ проектированія новыхъ желѣзныхъ дорогъ, по сравненію съ предшествовавшими годами *).

Что же касалось до улучшенія провозоспособности уже отстроенныхъ желѣзнодорожныхъ линій, то въ этомъ отношеніи дѣятельность Правительства принимала все болѣе и болѣе широкіе размѣры. Работы, которыя требовались для достиженія поставленной себѣ Правительствомъ цѣли, какъ извѣстно, предположено было производить за счетъ дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталовъ соотвѣтствующихъ компаній и уже въ 1874 г. нѣкоторымъ обществамъ было разрѣшено получить авансы въ счетъ этихъ капиталовъ (см. гл. IV настоящаго тома). Назначеніе такихъ капиталовъ, которые, по обыкновенію, обязалось реализовать само Правительство изъ средствъ желѣзнодорожнаго фонда, было весьма различно: однѣ компаніи нуждались въ подвижномъ составѣ, другія—въ развитіи разъѣздныхъ путей, усиленіи водоснабженія, усо-

*) Разрѣшенные къ постройкѣ въ 1875—76 г.г. новые участки Уральской дороги, о которыхъ будетъ рѣчь ниже, не могутъ быть въ данномъ случаѣ приняты въ расчетъ, такъ какъ они только замѣнили собою прежде проектированные участки той же линіи, отъ осуществленія которыхъ Правительство отказалось. Если въ конечномъ результатѣ общее протяженіе дороги и удлинилось на 53 версты, то такое удлиненіе едва ли можно приравнивать къ случаямъ разрѣшенія новыхъ линій.

вершенствованіи станціонныхъ устройствъ, или же въ положеніи второй пары рельсовъ по эксплоатируемымъ дорогамъ; третьи—въ томъ и другомъ. Нерѣдко также часть дополнительнаго облигаціоннаго капитала удѣлялась на образованіе оборотнаго капитала, безъ существованія котораго, какъ къ тому времени убѣдилось Правительство, немыслимо своевременное удовлетвореніе многихъ насущныхъ потребностей эксплоатаціи; наконецъ, бывали случаи, когда Правительство оказывало льготы нѣкоторымъ обществамъ и позволяло имъ покрывать свои дефициты путемъ отнесенія ихъ также на дополнительный облигаціонный капиталъ.

Доставляя обществамъ необходимыя средства для приведенія эксплоатируемыхъ ими линій въ надлежащее положеніе, и такимъ образомъ давая имъ возможность увеличить свою доходность въ будущемъ, Правительство требовало отъ обществъ подчиненія извѣстнымъ условіямъ, соблюденіе которыхъ не входило въ ихъ обязанности согласно утвержденнымъ для нихъ въ прежнее время уставамъ, но предъявленіе которыхъ желѣзнодорожнымъ компаніямъ было ко второй половинѣ семидесятыхъ годовъ признано необходимымъ въ общегосударственныхъ видахъ. Сообразно этому, на общества, получавшія пособія или льготы отъ Правительства, возлагались обязанности:

а) Перевозить грузы, передаваемые съ другихъ желѣзныхъ дорогъ, въ вагонахъ, принадлежащихъ этимъ дорогамъ или отправителямъ грузовъ, а съ устройствомъ вторыхъ путей—пропускать поѣзда другихъ дорогъ въ полномъ составѣ. Значеніе этой мѣры для установленія правильнаго сообщенія между желѣзными дорогами, принадлежащими различнымъ компаніямъ, понятно само собою. Впервые принципъ обязательнаго вступленія въ прямое сообщеніе съ примыкающими рельсовыми путями былъ проведенъ въ уставѣ общества Донецкой дороги; затѣмъ постановленіе въ этомъ смыслѣ, въ исправленной и дополненной редакціи, вошло въ новый уставъ общества Харьково-Николаевской дороги и съ тѣхъ поръ стало примѣняться къ другимъ желѣзнодорожнымъ компаніямъ.

б) Принять установленный Правительствомъ тарифъ на перевозку рельсовъ, а также подчиняться издаваемымъ Правительствомъ постановленіямъ о перевозкѣ скота.

*

в) Отоплять паровозы минеральнымъ топливомъ съ того времени и на тѣхъ частяхъ дороги, когда и гдѣ Министръ Путей Сообщенія найдетъ это необходимымъ. Этой послѣдней мѣрой имѣлось въ виду прекратить усиленное истребленіе лѣсовъ, замѣчавшееся уже въ то время во многихъ изъ центральныхъ и южныхъ губерній, и доставить сбытъ нашему каменному углю;

и г) Назначить въ правленіе директора отъ Правительства въ случаѣ, если этого потребуетъ Министръ Путей Сообщенія.

Съ соблюденіемъ перечисленныхъ условій было разрѣшено въ 1875—1876 г.г. увеличеніе облигаціонныхъ капиталовъ, на общую сумму 15.351.842 р. мет. дѣйств. *), обществамъ желѣзныхъ дорогъ: Лозово-Севастопольской, Ряжско-Вяземской, Козлово-Воронежско-Ростовской и Ростово-Владикавказской **).

Въ условія, которымъ обязаны были подчиниться двѣ послѣднія компаніи, введено также требованіе понижать тарифы по распоряженію Правительства въ тѣхъ случаяхъ, когда сосѣднія дороги уменьшатъ по тѣмъ или другимъ причинамъ свои тарифныя ставки. Предъявленіе указаннаго требованія только этимъ двумъ компаніямъ объясняется смежностью Козлово-Воронежско-Ростовской линіи (а черезъ нее и примыкающей къ ней Ростово-Владикавказской дороги) съ дорогою Донецкою, въ уставѣ которой впервые былъ примѣненъ принципъ періодическаго пересмотра предѣльныхъ тарифныхъ ставокъ; другія линіи Правительство, повидимому, считало возможнымъ подчинять подобному условію лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда для нихъ утверждались новые уставы, какъ, напримѣръ, для обществъ дорогъ Харьково-Николаевской и Новгородской. Для случаевъ же простаго дополненія утвержденныхъ ранѣе уставовъ, Правительство въ отношеніи распоряженій по тарифной части въ то время еще не усвоило себѣ вполнѣ опредѣленной программы дѣйствій—это было видно на примѣрѣ первыхъ двухъ изъ поименованныхъ выше четырехъ желѣзнодорожныхъ компаній (Лозово-Севастопольской и Ряжско-Вяземской): въ дополнительныхъ условіяхъ къ

---

*) При этомъ расчетѣ реализаціонная цѣна облигацій принята по 96 р. дѣйств. за 100 р. нарицательныхъ.

**) Обществу Козлово-Воронежско-Ростовской дороги уже былъ, согласно Выс. утв. 19 Іюля 1874 г. положенію Комитета Министровъ, выданъ авансъ въ 3.000.000 р. за счетъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала (см. предшествующую главу).

ихъ уставамъ (при разрѣшеніи имъ увеличенія облигаціонныхъ капиталовъ) вовсе не было предусмотрѣно какихъ бы то ни было измѣненій въ правахъ обществъ, касающихся тарификаціи грузовъ.

Такимъ образомъ, хотя сознаніе необходимости правительственнаго почина для урегулированія тарифнаго вопроса въ разсматриваемое время уже успѣло зародиться, тѣмъ не менѣе до неуклоннаго проведенія этого начала на практикѣ, очевидно, еще было далеко и выполненіе такой задачи составляло дѣло будущаго времени: чтобы подобнаго рода сознаніе могло окончательно окрѣпнуть, нужно было дать завершиться той эволюціи взглядовъ на роль Государства въ различныхъ отправленіяхъ народной жизни вообще, зачатки которой уже наблюдались въ руководящихъ сферахъ обозрѣваемой эпохи и ясно сказывались уже въ самомъ фактѣ предъявленія желѣзнодорожнымъ компаніямъ всѣхъ тѣхъ ограничительныхъ требованій, выполненіемъ которыхъ обусловливалось разрѣшеніе желѣзнодорожнымъ обществамъ новыхъ облигаціонныхъ займовъ.

Кромѣ займовъ, о которыхъ только что была рѣчь, Комитетъ Министровъ разрѣшилъ еще, около того же времени, увеличеніе облигаціоннаго капитала, и притомъ въ весьма крупномъ, сравнительно съ другими компаніями, размѣрѣ (15.851.844 р. мет. дѣйств.), обществу Московско-Брестской дороги, но на нѣсколько иныхъ условіяхъ, чѣмъ тѣ, которыя были приняты для ранѣе поименованныхъ компаній. Дополнительныя устройства на линіи отъ Москвы до Бреста были признаны необходимыми послѣ того, какъ Комитетъ Министровъ отклонилъ предложеніе Военнаго Министра о безотлагательномъ приступѣ къ постройкѣ Брест-Брянской линіи (см. выше). Когда Министерство Путей Сообщенія вступило по этому поводу въ переговоры съ обществомъ Московско-Брестской дороги, то общество отозвалось, что оно, не получая въ теченіе 5 лѣтъ по своимъ акціямъ никакого дивиденда, а напротивъ того, будучи обременяемо ежегодно возрастающимъ долгомъ Правительству по гарантіи облигацій, не считаетъ возможнымъ, при настоящемъ положеніи своихъ дѣлъ, дальнѣйшее увеличеніе облигаціоннаго капитала, сверхъ тѣхъ 400.000 р., которые предположены къ выдачѣ обществу авансомъ, на основаніи Высочайше утвер-

жденнаго 19 Іюля 1874 г. положенія Комитета Министровъ (см. предшествующую главу). Если сумма, исчисленная на дополнительныя работы и поставки, будетъ выдана обществу въ видѣ дополнительнаго облигаціоннаго капитала, то отчисляющаяся до тѣхъ поръ на платежи процентовъ и погашенія по облигаціямъ сумма (1.800.000 р. мет.), согласно расчету компаніи, увеличится еще на 1.370.000 р., вслѣдствіе чего отдалится на неопредѣленное время и возможность для акціонеровъ Московско-Брестской дороги получить какой либо доходъ на ихъ акціи. Поэтому общество ходатайствовало, чтобы, для исполненія проектированныхъ работъ, ему были дарованы такія условія, которыя упрочили бы положеніе его акцій. Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, принявъ въ соображеніе, что, на основаніи устава общества, упомянутые выше расходы не могутъ быть признаны для компаніи обязательными, остановились на слѣдующей комбинаціи: они предположили обязать общество, какъ это было проектировано и прежде, относить расходы по уплатѣ процентовъ и погашенія на предстоящія къ выпуску дополнительныя облигаціи всею суммою на чистый доходъ дороги прежде другихъ отчисленій, но при этомъ даровать акціямъ общества правительственную гарантію, которою онѣ прежде не пользовались (размѣръ такой гарантіи былъ установленъ въ 3% интереса и $^3/_8$% погашенія, причемъ абсолютная цифра ея, по расчету Министра Финансовъ, составила бы 1.196.107 р.). Выгода подобной мѣры, какъ объяснялъ Статсъ-Секретарь Рейтернъ, заключалась въ томъ, что въ случаѣ увеличенія чистаго дохода компаніи до размѣра, при которомъ изъ суммъ его будутъ уплачиваться требуемые 3% интереса на акцію, общество будетъ имѣть побужденіе стремиться къ увеличенію валоваго сбора и къ уменьшенію эксплоатаціонныхъ расходовъ, такъ какъ, согласно уставу, половина излишка чистаго дохода (за покрытіемъ процентовъ по облигаціямъ и акціямъ) поступаетъ въ дивидендъ акціонерамъ. Сверхъ того будетъ удержанъ существенный принципъ, положенный въ основаніе финансовой стороны всего нашего желѣзнодорожнаго дѣла, а именно: принципъ преимущественнаго удовлетворенія изъ чистаго дохода, прежде всѣхъ другихъ отчисленій, держателей облигацій, и, наконецъ, этимъ способомъ акціонерный капиталъ Московско-Брестской желѣз-

ной дороги, имѣющій лишь отдаленную надежду на дивиденд̀ъ и составляющій нынѣ мертвый капиталъ, обременяющій денежный рынокъ, получитъ опредѣленную цѣнность.

Дѣло это было разрѣшено Комитетомъ Министровъ согласно заключенію Министра Финансовъ, причемъ общество обязалось черезъ 6 мѣсяцевъ послѣ утвержденія положенія Комитета Высочайшею властью представить на обсужденіе Правительства проектъ новаго устава, составленный по образцу послѣдне утвержденныхъ уставовъ другихъ желѣзнодорожныхъ компаній *).

Къ тому же разряду дѣлъ—объ усиленіи средствъ движенія на существующихъ линіяхъ—относится и развитіе желѣзнодорожныхъ путей, принадлежавшихъ Путиловскому товариществу (см. гл. III настоящаго тома), которое при этомъ было преобразовано въ акціонерное общество съ капиталомъ въ 3.767.000 р. мет. нар., получившимъ правительственную гарантію (какъ на акціи, такъ и на облигаціи). Дарованіе гарантіи, которою не пользовалось бывшее товарищество со времени его основанія, было вызвано тѣмъ обстоятельствомъ, что сооруженіе новыхъ вѣтвей, увеличившихъ протяженіе Путиловской дороги до 32 верстъ—не считая вспомогательныхъ путей,—было потребовано Правительствомъ въ виду устройства въ С.-Петербургѣ морскаго канала. Для общества былъ выработанъ уставъ на основаніяхъ, принятыхъ для Донецкой дороги, со включеніемъ въ него, между прочимъ, и постановленія о пересмотрѣ предѣльныхъ тарифовъ черезъ каждыя пять лѣтъ.

Независимо отъ приведенія въ надлежащее устройство отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ, не былъ забытъ и поднятый Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ еще въ 1874 г. общій вопросъ о желательности образованія особой коммисіи, которой было бы спеціально поручено выработать проектъ улучшенія эксплоатаціонныхъ условій всѣхъ нашихъ рельсовыхъ путей въ совокупности. Съ этою цѣлью, по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія, 22 Іюля 1876 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ учрежденіи особой Высшей Коммисіи, подъ

*) До тѣхъ поръ общество дѣйствовало на основаніи устава общества Московско-Смоленской дороги, Высочайше утвержденнаго 14 Января 1870 г., и концессіи на Смоленско-Брестскую линію, получившую утвержденіе Государя 4 Марта того же года. Новый уставъ общества Московско-Брестской дороги былъ представленъ обществомъ въ назначенный ему срокъ, но его пришлось перерабатывать и окончательное утвержденіе онъ получилъ лишь въ началѣ послѣдующаго царствованія—29 Мая 1881 г.

предсѣдательствомъ Члена Государственнаго Совѣта Генералъ-Адъютанта Графа Э. Т. Баранова, «для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи» *). Программа занятій Коммисіи, составленная Ген. Ад. Посьетомъ по сношеніи съ Министромъ Финансовъ, была весьма обширна; главнѣйшіе вопросы, на которые предстояло отвѣтить Коммисіи, сводились къ слѣдующему:

1) Въ какой мѣрѣ открытая для движенія сѣть желѣзныхъ дорогъ въ Имперіи отвѣчаетъ экономическимъ, политическимъ и стратегическимъ потребностямъ Государства.

2) Если не отвѣчаетъ, то въ чемъ именно заключается ихъ неудовлетворительное состояніе.

3) Причины этого неудовлетворительнаго состоянія.

4) Мѣры, потребныя для приведенія эксплоатируемыхъ дорогъ въ положеніе, соотвѣтствующее потребностямъ торговымъ, промышленнымъ, административнымъ и стратегическимъ.

5) Какія необходимы преобразованія въ системѣ управленія уже открытыхъ для эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ со стороны желѣзнодорожныхъ компаній;

и 6) Въ какой мѣрѣ слѣдуетъ считать открытыя для движенія желѣзныя дороги состоятельными въ финансовомъ отношеніи.

Къ этой Коммисіи и ея трудамъ, на результаты которыхъ уже неоднократно бывали дѣлаемы ссылки на страницахъ настоящаго очерка, предстоитъ еще вернуться.

Измѣненіе проекта сооруженія Уральской дороги.

Всѣ перечисленныя мѣры показываютъ, что Правительство весьма ревностно принялось за дѣло упорядоченія и развитія условій движенія на нашихъ желѣзнодорожныхъ линіяхъ и что программа, выработанная Рейтерномъ, стала примѣняться на практикѣ непосредственно послѣ провозглашенія ея Мини-

---

*) Въ составъ Коммисіи вошли слѣдующія лица:
отъ II Отд. Собственной Его Величества Канцеляріи—Ст. Секретарь Брунъ;
— Министерства Путей Сообщенія—Инженеръ Т. С. Баронъ Шернваль и Д. С. С. Саловъ;
отъ Министерства Финансовъ—Т. С. Кобеко и Д. С. С. Ермаковъ;
— Государственнаго Контроля—Т. С. Филипповъ;
— Министерства Внутреннихъ Дѣлъ—Т. С. Баронъ Веліо и Т. С. Маковъ;
— Министерства Государственныхъ Имуществъ—Т. С. Баронъ Медемъ;
— Министерства Юстиціи—Колл. Сов. Кони;
— Военнаго Министерства—Свиты Ген.-Маіоръ Анненковъ (онъ же дѣлопроизводитель Коммисіи).

стромъ Финансовъ въ Комитетѣ Министровъ, въ 1874 г. Заботы объ улучшеніи условій эксплоатаціи распространялись приэтомъ не только на рельсовые пути, уже отстроенные, но и на нѣкоторые изъ тѣхъ, по которымъ только еще были предприняты подготовительныя работы. Такъ случилось съ Уральскою дорогою. Какъ указано выше (см. гл. III настоящаго тома), вопросъ о ея осуществленіи рѣшенъ былъ еще въ 1873 г., а въ 1874 г. окончательно утвержденъ уставъ общества, которому дорога была сдана въ постройку и эксплоатацію. Направленіе ея было опредѣлено отъ Перми черезъ Кушвинскій заводъ и далѣе, черезъ заводъ Нижне-Тагильскій, до Екатеринбурга;—этотъ участокъ составлялъ главную линію (484 версты); отъ него предполагалось провести вѣтви: а) отъ Усть-Архиповки на р. Чусовой къ Луньевскимъ копямъ (119 верстъ) и б) отъ Екатеринбурга къ Билимбаевскому заводу (20½ верстъ). Но уже при слушаніи дѣла въ Іюнѣ 1873 г., Комитетъ Министровъ, по иниціативѣ Чевкина, котораго поддерживали Графъ Строгановъ, Милютинъ и Мельниковъ, обратилъ вниманіе на крутизну нѣкоторыхъ изъ проектированныхъ на линіи уклоновъ (0,015), которые, какъ утверждали поименованныя лица, грозили затруднить движеніе товарныхъ поѣздовъ въ полномъ составѣ и — при малоцѣнности предполагавшихся для перевозки по дорогѣ грузовъ—сдѣлать эксплоатацію линіи бездоходною. Поэтому Комитетъ тогда же поручилъ Министру Путей Сообщенія, при окончательномъ утвержденіи исполнительнаго проекта для постройки Уральской дороги, озаботиться, по возможности, устраненіемъ такого неудобства. Послѣдовавшія вслѣдъ затѣмъ изысканія (во время производства которыхъ произошла перемѣна въ лицѣ Министра Путей Сообщенія) привели Ген. Ад. Посьета къ убѣжденію, что для практическаго выполненія подобнаго требованія необходимо переработать весь планъ направленія Уральской дороги. Предложенныя имъ измѣненія, въ ихъ окончательномъ видѣ, сводились къ слѣдующему: главная вѣтвь, на конечномъ участкѣ ея отъ Нижне-Тагильскаго завода до Екатеринбурга, нѣсколько выпрямлялась, посредствомъ отклоненія на западъ, съ цѣлью захватить въ раіонъ своего вліянія нѣкоторые значительные заводы, расположенные по долинѣ р. Нейвы и обойденные прежнимъ проектомъ; вѣтвь къ Билимбаевскому заводу Министръ Путей Сообщенія признавалъ из-

лишнею, такъ какъ этотъ заводъ, по заключенію Ген. Ад. Посьета, безъ всякаго неудобства могъ отправлять свои издѣлія воднымъ путемъ по р. Чусовой, на которой онъ расположенъ. Затѣмъ, на участкѣ Пермь-Кушва были намѣчены исправленія продольной профили линіи; Луньевская же вѣтвь въ общихъ чертахъ оставалась при прежнемъ направленіи, отдѣляясь отъ главной магистрали у р. Чусовой, но Министръ Путей Сообщенія считалъ полезнымъ продолжить ее отъ Луньевскихъ копей до р. Камы; въ своемъ представленіи онъ напоминалъ Комитету, что вѣтвь въ указанномъ направленіи была признана желательною еще по Высочайше утвержденному 13 Мая 1873 г. положенію бывшаго Комитета желѣзныхъ дорогъ и тогда же включена въ сѣть (см. гл. III настоящаго тома): она, какъ полагалъ Ген. Ад. Посьетъ, доставляя на Каму минеральное топливо, положитъ предѣлъ истребленію лѣсовъ для отопленія Камскихъ пароходовъ и мѣстныхъ соляныхъ варницъ. Наконецъ, отъ Луньевско-Камской вѣтви слѣдовало бы, по мнѣнію Министра, проложить еще рельсовый путь къ другому каменноугольному мѣсторожденію—Кизеловскому.

Въ этомъ обновленномъ видѣ протяженіе Уральской дороги съ вѣтвями составляло 669 верстъ и было въ общемъ на 53 версты длиннѣе прежняго направленія, хотя главная линія сокращалась приблизительно на 24 версты. Нарицательный капиталъ, потребный для устройства главной линіи, исчислялся Министерствомъ Путей Сообщенія въ 27.029.000 р. мет. (по предварительному расчету) *); вѣтви же Ген. Ад. Посьетъ предлагалъ соорудить съ помощью выпуска дополнительнаго облигаціоннаго займа, причемъ строительную стоимость ихъ опредѣлялъ: для вѣтвей Луньевско-Камской и Кизеловской въ общей суммѣ 4.750.000 р. мет., а для участка отъ Луньевки до главной линіи (у р. Чусовой)—7.557.000 р. мет. (дѣйствительныхъ) **); при такомъ расчетѣ и при эмиссіонной цѣнѣ облигацій въ 96 за 100, нарицательный капиталъ вѣтвей Уральской дороги составлялъ 12.820.000 р. мет., общій же, потребный на выполненіе всего предпріятія, капиталъ выражался въ цифрѣ 39.849.000 р. мет. нариц. и превышалъ на 6.911.000 р. нарицательный капиталъ, назначенный на осуще-

*) См. представл. Министра Путей Сообщенія въ Ком. Мин., отъ 6 Іюня 1875 г. за № 3029.

**) См. Журн. Ком. Мин. 8 Іюня и 20 Іюля 1876 г.

ствленіе Уральской дороги по уставу общества этой дороги, утвержденному въ 1874 г.

Дѣло объ измѣненіи направленія Уральской дороги тянулось около двухъ лѣтъ; Комитетъ Министровъ неоднократно и подробно обсуждалъ результаты производившихся въ теченіе этого времени дополнительныхъ изысканій. Всесторонне разсмотрѣвъ вопросъ, Комитетъ въ концѣ концовъ одобрилъ предположенія Министра Путей Сообщенія въ томъ видѣ, въ какомъ они изложены выше *). Увеличеніе стоимости сооруженія, какъ вызванное необходимостью усовершенствовать, для успѣшной эксплоатаціи линіи, техническія условія ея устройства, не встрѣтило возраженій, но Комитетъ, въ одномъ изъ послѣднихъ засѣданій, посвященныхъ дѣлу Уральской дороги въ 1876 г., высказалъ мнѣніе, что въ виду тогдашняго положенія денежнаго рынка являлось бы болѣе осторожнымъ не опредѣлять въ точности расчета, по которому Правительство имѣетъ выдать обществу Уральской дороги сумму, соотвѣтствующую нарицательной стоимости дополнительнаго облигаціоннаго капитала, оговоривъ, что выдачи въ счетъ этой суммы будутъ произведены по курсу не свыше 96 р. дѣйствительныхъ за 100 нарицательныхъ, по той цѣнѣ, какая будетъ установлена по соглашенію Министра Финансовъ съ обществомъ, «сообразно съ цѣною, существующею во время расчетовъ по симъ выдачамъ» **).

Состояніе наличнаго государственнаго кредита передъ Турецкою кампаніею.

Это заявленіе невольно останавливаетъ на себѣ вниманіе: въ немъ ясно звучитъ неувѣренность въ томъ, по какому курсу Правительство окажется въ состояніи принять на себя

*) Первоначально (въ представленіи отъ 20 Февраля 1875 г. за № 968) Ген. Ад. Посьетъ проектировалъ направленіе главной линіи отъ Перми прямо на Тагилъ, оставляя въ сторонѣ Кушву и, въ случаѣ надобности, предполагая провести въ этомъ направленіи особую вѣтвь; отъ Луньевскихъ же копей онъ имѣлъ въ виду проложить рельсовый путь только къ Камѣ, не соединяя этихъ копей съ главною линіею, въ виду открытія Луньевскому углю сбыта по Камѣ. Комитетъ нашелъ, однако, что такой планъ составилъ бы коренное измѣненіе прежде утвержденнаго направленія дороги, между тѣмъ, какъ задачу Правительства составляло только его улучшеніе. Поэтому направленіе главной линіи на Кушву было оставлено въ силѣ и на немъ постановлено лишь усовершенствовать техническія условія постройки; также сохранено и соединеніе Луньевскихъ копей съ Екатеринбурго-Пермскою магистралью. По иниціативѣ Комитета для такого соединенія было изслѣдовано направленіе отъ Кушвы до Луньевки по сѣверному водораздѣлу, но мѣстность оказалась неудобною для проложенія рельсоваго пути и вѣтвь рѣшено было, по прежнему предположенію, примкнуть къ главной линіи у пристани Архиповки на р. Чусовой.

**) См. Журн. Ком. Мин. 8 Іюня и 20 Іюля 1876 г.

реализацію дополнительныхъ облигацій общества. Такая неувѣренность не можетъ не показаться явленіемъ, безусловно непривычнымъ для разсматриваемаго періода времени: само Правительство пріучило желѣзнодорожныя компаніи скорѣе надѣяться на повышеніе реализаціонной цѣны облигацій, оставляемыхъ Государствомъ за собою, чѣмъ предвидѣть возможность пониженія ея, опасеніе за которое сквозитъ въ приведенной выдержкѣ изъ журнала Комитета Министровъ.

Что же случилось, чтобы вызвать подобное опасеніе со стороны Правительства?—опасеніе тѣмъ болѣе неожиданное, что результаты исполненія росписи на 1875 г. являлись прямо блестящими: превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ расходами составило 33.271.631 р.; изъ нихъ, за отчисленіемъ въ распоряженіе Военнаго Министерства 9.480.789 р., остальные 23.790.842 р. представляли свободный остатокъ по росписи на 1875 г., съ присоединеніемъ же къ этой суммѣ остатковъ отъ заключенныхъ смѣтъ прежняго времени, всѣхъ свободныхъ средствъ (получившихся отъ исполненія росписей) въ распоряженіи Государственнаго Казначейства оказывалось къ 1 Января 1876 г. 40.547.843 р.; наконецъ, даже расходы, произведенные въ 1875 г., нѣсколько уменьшились противъ цифры расходовъ предшествовавшаго года—явленіе, не наблюдавшееся въ нашей финансовой практикѣ съ 1867 г. «Едва ли въ другихъ государствахъ Европы Министръ Финансовъ вступалъ въ новый годъ съ такимъ блистательнымъ состояніемъ государственной казны», писалъ по этому поводу Государственный Контролеръ Ген. Ад. Грейгъ *).

Отвѣтъ на поставленный выше вопросъ даетъ заявленіе, сдѣланное Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ въ засѣданіи Комитета Министровъ 8 Іюня 1875 г. Министръ Путей Сообщенія по Высочайшему повелѣнію, переданному Государемъ изъ Эмса, гдѣ тогда пребывалъ Императоръ, внесъ въ Комитетъ дѣло о безотлагательномъ приступѣ къ постройкѣ, распоряженіемъ общества Поти-Тифлисской дороги, линіи отъ Тифлиса до Баку, на неотложности которой продолжалъ настаивать Великій Князь Намѣстникъ Кавказскій; по этой линіи были сдѣланы правительственныя изысканія и протяженіе ея (по направленію черезъ

*) См. Объяснит. записка Госуд. Контроля по исполненію росписи за 1875 г. (стр. 49).

г. Елисаветполь) опредѣлилось въ 520 верстъ, а стоимость въ 42.601 р. кред. дѣйств. за версту. Когда Комитетъ приступилъ къ ближайшему обсужденію условій сооруженія проектированной линіи, Министръ Финансовъ произнесъ пространную рѣчь, цѣль которой была—ознакомить Членовъ Комитета съ тогдашнимъ состояніемъ нашего желѣзнодорожнаго дѣла въ связи съ финансовымъ положеніемъ Имперіи. Министръ началъ съ указанія на успѣхи, выпавшіе на долю операцій по заключенію консолидированныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ, изъ которыхъ послѣдній (пятый), несмотря на уменьшеніе цифры присвоеннаго облигаціямъ этого выпуска интереса до $4^1/_2$%, былъ реализованъ по цѣнѣ, которая, при переводѣ на 5-ти процентную валюту, равнялась бы почти курсу al pari. Такимъ образомъ, въ сравнительно короткій срокъ, цѣнность русскихъ фондовъ, несмотря на крупные облигаціонные займы для желѣзнодорожныхъ надобностей, поднялась противъ бывшей ихъ цѣны на 24%, т. е. почти на третью часть ихъ прежней цѣнности. Операціи эти, сопровождаемыя столь благопріятными послѣдствіями для общаго состоянія государственнаго кредита, отразились, по словамъ Статсъ-Секретаря Рейтерна, съ неменьшею выгодою и на дѣлахъ желѣзнодорожныхъ нашихъ обществъ, удешевивъ номинальную стоимость дорогъ и обезпечивъ компаніямъ необходимыя для осуществленія ихъ предпріятій средства. Независимо отъ этого, продолжалъ Министръ, такъ какъ облигаціи принимались отъ желѣзнодорожныхъ обществъ по цѣнамъ, опредѣленнымъ въ концессіяхъ и уставахъ, выпускались же впослѣдствіи по цѣнѣ высшей—образовавшіяся такимъ путемъ сбереженія дали Правительству возможность безъ обремененія Государственнаго Казначейства удѣлить часть желѣзнодорожнаго фонда на безвозвратные расходы по улучшенію нашихъ вывозныхъ портовъ: Одесскаго, Рижскаго, Перновскаго, Либавскаго, Петербургскаго и другихъ.

Съ конца 1875 г. благопріятныя для русскаго государственнаго кредита обстоятельства начали, однако, измѣняться; создались условія, дурно повліявшія на общее состояніе денежныхъ рынковъ; главнѣйшія изъ нихъ были: неурожай на югѣ Россіи, паденіе заграничныхъ цѣнъ на предметы нашей вывозной торговли, отсутствіе требованія на хлѣбъ, вслѣдствіе обильнаго урожая въ западной Европѣ, банковый кризисъ,

возбужденный банкротствомъ одного изъ частныхъ Московскихъ банковъ, и, наконецъ, политическія осложненія на востокѣ. Обстоятельства эти послужили благопріятною почвою для биржевой игры на пониженіе русскихъ бумагъ за границею и кредитъ нашъ сталъ подвергаться въ иностранной печати преднамѣреннымъ нападкамъ, съ цѣлью подорвать довѣріе къ нему западно-европейскихъ капиталистовъ. Послѣдствіями всѣхъ этихъ причинъ, вмѣстѣ взятыхъ, явились значительныя и внезапныя колебанія биржевой цѣнности нашихъ фондовъ, изъ которыхъ 4½% облигаціи потеряли съ 1 Января 1876 г. 10% своей стоимости.

Въ виду такого положенія дѣлъ и дабы не усилить искусственно возбужденнаго пониженія нашихъ денежныхъ цѣнностей, Министръ Финансовъ признавалъ необходимымъ *пріостановиться на время въ дѣлѣ постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ*. Если принятая однажды система желѣзнодорожнаго строительства дала намъ возможность въ благопріятные годы «съ изумительною и невиданною въ западной Европѣ быстротою»—такъ значится въ журналѣ Комитета—расширить нашу сѣть рельсовыхъ сообщеній, то простая осторожность налагаетъ на Правительство обязанность сдѣлать остановку въ минуту временнаго замѣшательства. Конечно, нѣтъ возможности остановить постройку дорогъ, уже начатыхъ, и приведеніе наиболѣе важныхъ линій въ состояніе, соотвѣтствующее потребностямъ торговаго движенія, а также стратегическимъ надобностямъ. Но вмѣстѣ съ тѣмъ, положеніе желѣзнодорожнаго фонда таково, что дальнѣйшее его обремененіе новыми обязательствами слѣдуетъ признать не только неосторожнымъ, но даже опаснымъ: Правительствомъ уже приняты на себя обязательства передъ разными желѣзнодорожными компаніями по уплатѣ имъ, въ теченіе извѣстнаго періода времени, до 132 мил. р. за оставленныя Правительствомъ за собою облигаціи. Цифра эта, въ виду предстоящихъ еще неизбѣжныхъ затратъ на довершеніе строящихся и на сооруженіе новыхъ дорогъ, можетъ возрасти до 150 мил. р. Хотя подобная сумма, какъ свидѣтельствовалъ Статсъ-Секретарь Рейтернъ, не можетъ быть цѣликомъ покрыта однимъ выпускомъ консолидированныхъ облигацій, но во всякомъ случаѣ для реализаціи хотя бы части ея наилучшимъ средствомъ являлся бы именно выпускъ такихъ облигацій. Между тѣмъ, по дальнѣйшему утвержденію Мини-

стра Финансовъ, при охарактеризованномъ ранѣе состояніи денежнаго рынка положительно невозможно заключить новый консолидированный желѣзнодорожный заемъ и нельзя даже предвидѣть времени, когда, съ устраненіемъ причинъ, нынѣ подавляющихъ нашъ кредитъ, можно будетъ вновь имъ воспользоваться для продолженія развитія нашей рельсовой сѣти.

Въ заключеніе Статсъ-Секретарь Рейтернъ выразилъ свое рѣшительное мнѣніе, что приступить къ осуществленію какой либо новой линіи и чрезъ то обязываться на новыя затраты изъ средствъ желѣзнодорожнаго фонда было бы дѣломъ прямо не допустимымъ до того времени, пока затрудненія, возникшія во внѣшней политикѣ, не получатъ благопріятнаго разрѣшенія, а внутри Имперіи не измѣнятся къ лучшему тревожныя опасенія относительно урожая и связаннаго съ нимъ поступленія государственныхъ доходовъ *).

Комитетъ, выслушавъ Министра Финансовъ, счелъ необходимымъ отложить разсмотрѣніемъ дѣло о Бакинской дорогѣ и довести о всемъ вышеизложенномъ до свѣдѣнія Государя Императора.

На журналѣ Комитета, 3 Іюля 1876 г., послѣдовала Высочайшая резолюція: «**Исполнить, съ тѣмъ, чтобы первая концессія была дана на Бакинскую дорогу, когда Министръ Финансовъ признаетъ это возможнымъ**».

Такимъ образомъ, достигнутое долголѣтнимъ трудомъ устойчивое положеніе нашихъ финансовъ опять пошатнулось — преимущественно въ виду политическихъ замѣшательствъ на Балканскомъ полуостровѣ. Возстаніе въ Босніи и Герцеговинѣ, Сербская война, а позднѣе—обманувшіе возлагавшіеся на нихъ ожиданія результаты Константинопольской конференціи— весь этотъ рядъ слѣдовавшихъ одно за другимъ событій создали такое положеніе, которое, въ глазахъ общественнаго мнѣнія, настоятельно требовало вооруженнаго вмѣшательства Россіи въ дѣла балканскихъ славянъ. Рейтернъ былъ рѣшительнымъ противникомъ войны и не скрывалъ своего убѣжденія, что она нанесетъ тяжкій ударъ финансовому благосостоянію Россіи. Уже ближайшее будущее показало, насколько онъ былъ правъ: одни приготовленія къ мобилизаціи арміи

*) См. Журн. Ком. Мин. 8 Іюня 1876 г.

вызвали пониженіе нашего вексельнаго курса *); между тѣмъ предстояло готовиться къ удовлетворенію экстренныхъ потребностей военнаго времени, такъ какъ со дня на день становилось вѣроятнѣе, что дѣло не можетъ обойтись безъ вооруженнаго столкновенія съ Турціею; крайняя бережливость въ расходованіи свободныхъ средствъ Государства являлась настоятельною необходимостью.

Въ изложенной выше рѣчи Рейтернъ, по своему обыкновенію, охарактеризовалъ финансовое положеніе только въ общихъ чертахъ—но и этого было достаточно, чтобы понять, насколько оно представлялось серьезнымъ, какъ въ смыслѣ умаленія нашего государственнаго кредита вообще, такъ, въ частности, и по отношенію къ будущности нашего желѣзнодорожнаго дѣла. Особенно усиленныя опасенія возбуждали указанія на то, что однимъ выпускомъ консолидированныхъ облигацій—даже если бы онъ могъ состояться—нельзя добыть той суммы, которая необходима для пополненія наличности желѣзнодорожнаго фонда,—въ этомъ заявленіи заключался намекъ на предстоящую необходимость позаимствованій изъ средствъ Государственнаго Казначейства. А такъ какъ—судя по словамъ Министра Финансовъ—и самая вѣроятность успѣха новаго консолидированнаго займа была подвержена сомнѣнію, то становилось очевиднымъ, что наступалъ именно такой моментъ, въ предвидѣніи котораго Рейтернъ стремился усилить періодическій притокъ поступленій въ желѣзнодорожный фондъ изъ доходовъ частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній, состоявшихъ должниками Правительства (см. выше). Но къ осуществленію предпринятыхъ съ этою цѣлью мѣръ только что было приступлено, результаты ихъ могли сказаться не ранѣе, какъ черезъ нѣсколько лѣтъ, а между тѣмъ средства—и, какъ указалъ Министръ Финансовъ, весьма крупныя—необходимы были неотложно, для удовлетворенія потребностей, уже признанныхъ Правительствомъ крайне настоятельными. Объ отпускѣ какихъ либо суммъ на новыя желѣзнодорожныя линіи само собою разумѣется нечего было и думать.

Рѣшимость Правительства вовсе отказаться на нѣкоторое время отъ сооруженія новыхъ рельсовыхъ путей была формально подтверждена особымъ Высочайшимъ повелѣніемъ,

*) До Октября 1876 г. курсъ колебался между 3,3 и 3,35 франка за кред. рубль, а къ концу 1876 г. упалъ до 2,99 франка.

послѣдовавшимъ по всеподданнѣйшему докладу Министра Финансовъ, 5 Ноября 1876 г.; имъ объявлялось, что постройка новыхъ желѣзныхъ дорогъ при денежномъ участіи казны пріостанавливается впредь до дальнѣйшихъ распоряженій.

Близость войны все болѣе давала себя чувствовать: всѣ потребности, кромѣ военныхъ, отодвигались на второй планъ; всѣ матеріальныя и духовныя силы государства сосредоточились на святомъ дѣлѣ освобожденія славянъ христіанскаго востока и 12 Апрѣля 1877 г. съ высоты Престола раздалось повелѣніе нашимъ войскамъ перейти турецкую границу.

ГЛАВА ШЕСТАЯ.

(1876—1881 г.г.).

Экстренные расходы, обусловленные военнымъ временемъ.

Уже за нѣсколько мѣсяцевъ до объявленія войны Турціи, Правительство стало принимать экстренныя мѣры къ тому, чтобы наши желѣзныя дороги оказались способными къ усиленной перевозкѣ войскъ и военныхъ тяжестей: согласно Высочайшимъ повелѣніямъ отъ 4 и 5 Октября 1876 г. было сдѣлано распоряженіе о неотложномъ приведеніи нѣкоторыхъ дорогъ въ положеніе, потребное для надобностей мобилизаціи арміи *). Нужныя средства предполагалось заимствовать изъ желѣзнодорожнаго фонда и выдать ихъ въ видѣ краткосрочныхъ ссудъ, подлежавшихъ зачисленію долгомъ за соотвѣтствующими желѣзнодорожными компаніями, въ той части ихъ, относительно которой состоится соглашеніе между Министерствомъ Путей Сообщенія и каждымъ отдѣльнымъ обществомъ; не отнесенныя же на счетъ желѣзнодорожныхъ обществъ суммы Высочайше повелѣно было причислить къ дѣйствительнымъ расходамъ Государственнаго Казначейства, на которое возлагалась обязанность возмѣстить ихъ желѣзнодорожному фонду.

Предпринятыя работы носили характеръ не капитальныхъ устройствъ, но лишь временныхъ приспособленій для потребностей данной минуты: объ этомъ свидѣтельствуетъ уже самый размѣръ ассигнованной на нихъ общей суммы, немногимъ превышавшей 500.000 р. Расходъ по этой статьѣ былъ ничтоженъ въ сравненіи съ суммами, которыя потребовались

---

*) Дороги эти были: Ряжско-Вяземская, Лозово-Севастопольская, Харьково-Николаевская, Ростово-Владикавказская, Тамбово-Козловская, Тамбово-Саратовская, Моршанско-Сызранская и Грязе-Царицынская (см. Докладъ Коммисіи Гр. Баранова, часть I, таблицы 19, 45, 46, 47, 49 и Объяснит. зап. Госуд. Контроля по исполненію росписи за 1876 г., стр. 60—61).

на прочія военныя издержки еще до объявленія войны: уже 6 Ноября 1876 г. состоялся Высочайшій Указъ о выпускѣ 5% банковыхъ билетовъ на 100 милліоновъ руб. *). Затѣмъ, вскорѣ послѣ открытія военныхъ дѣйствій были заключены два новыхъ 5% займа: одинъ внутренній (т. н. первый «восточный») на сумму 200 милліоновъ руб. **), а другой внѣшній—на 15 мил. фунтовъ стерлинговъ, произведенный при посредствѣ банкирскаго дома Мендельсонъ и К° въ Берлинѣ. Изъ нихъ послѣдній реализованъ выпускомъ облигацій, подписная цѣна которыхъ указываетъ на рѣзкое и быстрое пониженіе нашего кредита на иностранныхъ денежныхъ рынкахъ: еще за полтора года до того котировка нашихъ фондовъ за границею приближалась къ курсу al pari—теперь не удалось достигнуть для государственнаго займа эмиссіонной цѣны выше 74 за 100.

Къ числу экстренныхъ надобностей, обусловленныхъ военнымъ временемъ и имѣющихъ ближайшее отношеніе къ предмету настоящаго очерка, слѣдуетъ отнести и сооруженіе *Бендеро-Галацкой дороги.* Оно было разрѣшено особымъ Высочайшимъ повелѣніемъ, о которомъ Военный Министръ увѣдомилъ Ген. Ад. Посьета письмомъ отъ 11 Іюля 1877 г. Постройка линіи была поручена Военнымъ вѣдомствомъ Полякову, причемъ цѣна была условлена по 19.473 р. мет. на версту (на всю линію—въ 5.545.000 р. мет.), безъ подвижнаго состава, для пріобрѣтенія котораго Государь, по всеподданнѣйшему докладу Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, повелѣлъ отпустить изъ Государственнаго Банка 4.000.000 р. мет. съ разрѣшеніемъ, въ виду спѣшности дѣла, выписать всѣ металлическія принадлежности изъ-за границы, съ освобожденіемъ ихъ отъ уплаты пошлиною. Дорога предназначалась исключительно для военныхъ надобностей и была на всемъ протяженіи (около 280 верстъ) открыта для движенія 7 Ноября 1877 г.—съ небольшимъ три мѣсяца послѣ заключенія Главнокомандующимъ дѣйствующею арміею договора съ Поляковымъ объ осуществленіи линіи. Исполнитель-

*) Подписка на нихъ была открыта въ Государственномъ Банкѣ въ С.-Петербургѣ и въ Московской его конторѣ по курсу 92 за 100 (Объяснит. зап. Госуд. Контр. за 1876 г., стр. 74).

**) Онъ былъ реализованъ уже только по 90 за 100 (Объяснит. зап. Госуд. Контр. за 1877 г., стр. 67).

ность предпринимателя обошлась, однако, Государству весьма дорого: по позднѣйшимъ официальнымъ свѣдѣніямъ *), дѣйствительная строительная стоимость Бендеро-Галацкой дороги оказалась почти вдвое болѣе первоначально установленной цифры (на 4.550.897 р. мет.); затѣмъ, въ 1878 г. пришлось ассигновать еще 1.350.000 р. кред. для доведенія пропускной способности линіи до 12 паръ поѣздовъ въ сутки, что было признано необходимымъ для безотлагательнаго обратнаго передвиженія нашихъ войскъ по румынской территоріи **). Въ общемъ, затраты Правительства на разсматриваемую линію за первый же годъ ея существованія простирались (считая кредитный рубль по курсу того времени—въ 2,6 франка) до 81.625 р. кред. на версту пути.

Дѣятельность Комитета Министровъ по желѣзнодорожной части въ продолженіе Турецкой кампаніи.

Значительность этой цифры объясняется исключительными условіями сооруженія и эксплоатаціи Бендеро-Галацкой дороги: самое осуществленіе ея совершилось внѣ общаго порядка, т. е. безъ предварительнаго разсмотрѣнія дѣла въ Комитетѣ Министровъ. Вообще, за все продолженіе войны, т. е. въ теченіе 1877 и первыхъ мѣсяцевъ 1878 г.г., въ виду распоряженія о прекращеніи постройки новыхъ линій, въ Комитетъ не поступало дѣлъ подобнаго рода, если не считать двухъ маловажныхъ представленій Министра Путей Сообщенія, о которыхъ стоитъ упомянуть исключительно для полноты изложенія: первое касалось ходатайства Оберъ-Церемоніймейстера Князя Ливена построить на свой счетъ подъѣздный путь въ 1 версту къ Константиновской дорогѣ, а вторымъ испрашивалось разрѣшеніе на сооруженіе, безъ всякаго пособія отъ Правительства, образовавшимся въ Москвѣ товариществомъ на вѣрѣ, желѣзной *дороги отъ Москвы до с. Мячкова*, протяженіемъ въ 31 версту. Комитетъ, принявъ къ своему разсмотрѣнію оба эти дѣла, отнюдь не нарушалъ распоряженія о пріостановкѣ постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ—послѣднее касалось только такихъ рельсовыхъ путей, для осуществленія которыхъ требовалось денежное участіе казны, что въ отмѣченныхъ двухъ случаяхъ не имѣло мѣста;

---

*) См. Предст. Министра Путей Сообщенія о Бендеро-Галацкой дорогѣ въ Комитетъ Министровъ отъ 26 Іюня 1880 г. за № 8516.

**) Сумма эта ассигнована на основаніи Высочайше утвержденнаго 12 Мая 1878 г. положенія Комитета Министровъ.

кромѣ того Московско - Мячковская вѣтвь была признана желательною и включена въ сѣть по Высочайше утвержденному еще въ 1873 г. (13 Мая) положенію бывшаго Комитета желѣзныхъ дорогъ.

Отсутствіе представленій о сооруженіи новыхъ болѣе или менѣе значительныхъ рельсовыхъ путей не повлекло за собою, однако, сколько нибудь замѣтнаго ослабленія дѣятельности Комитета Министровъ по другимъ желѣзнодорожнымъ вопросамъ. За отмѣченный выше періодъ времени (1877—1878 г.г.) на обсужденіе Комитета, напротивъ того, поступилъ—помимо нѣсколькихъ ходатайствъ о продленіи сроковъ окончанія уже начатыхъ дорогъ, задержанныхъ постройкою въ виду военнаго времени *),—еще цѣлый рядъ дѣлъ, имѣвшихъ первостепенное значеніе для будущности нашего желѣзнодорожнаго хозяйства. Изъ нихъ на первомъ планѣ стоятъ мѣры къ упроченію изготовленія въ Россіи паровозовъ и вообще подвижнаго состава для желѣзныхъ дорогъ;—разсмотрѣнію этихъ мѣръ въ связи съ предшествовавшими заботами Правительства о поощреніи отечественной желѣзодѣлательной промышленности отведено въ настоящемъ трудѣ особое мѣсто.

Кромѣ разработки этихъ мѣръ, Комитетъ въ тотъ же промежутокъ времени разрѣшилъ нѣсколько вопросовъ, имѣвшихъ ближайшее отношеніе къ внутренней организаціи желѣзнодорожныхъ обществъ. Особое вниманіе въ этомъ отношеніи обращаютъ на себя случаи сліянія двухъ (однажды и трехъ) компаній въ одно общество. Польза такихъ сліяній въ смыслѣ достиженія экономіи на расходахъ по управленію, удобствъ сквознаго движенія, уравненія доходности сливающихся линій и т. д. была признана всѣми заинтересованными вѣдомствами и сліянія подобнаго рода уже за прежнее время не были новостью въ нашей желѣзнодорожной практикѣ;—съ 1877 г. они возводятся въ систему. Починъ въ этомъ направленіи можетъ считаться принадлежащимъ Ген. Ад. Грейгу, бывшему въ то время Государственнымъ Контролеромъ. Во всеподданнѣйшемъ отчетѣ своемъ за 1876 г. онъ, между прочимъ, подробно остановился на выгодахъ, которыя могли бы получиться отъ возникновенія у насъ, по примѣру Франціи,

*) Такія ходатайства поступили отъ обществъ дорогъ: Риго-Туккумской, Муромской, Привислянской и Оренбургской.

крупныхъ желѣзнодорожныхъ компаній, образовавшихся изъ сліянія нѣсколькихъ мелкихъ. Государь, какъ извѣстно, всегда проявлявшій особый интересъ къ желѣзнодорожнымъ дѣламъ, обратилъ вниманіе на это предположеніе Государственнаго Контролера и удостоилъ его Своего одобренія, положивъ на поляхъ всеподданнѣйшаго отчета Собственноручную резолюцію: «**Весьма желательно**» *). Эта Высочайшая отмѣтка и послужила поводомъ ко внесенію на обсужденіе Комитета Министровъ той группы дѣлъ, которую теперь предстоитъ разсмотрѣть.

Мотивы, вызвавшіе образованіе перечисленныхъ ниже обществъ, оставались тѣ же, что и въ прежнее время, но самый способъ сліянія былъ примѣненъ нѣсколько иной, чѣмъ прежде: общества собственно не сливались, но одно изъ нихъ прекращало свое существованіе и, такъ сказать, поглощалось другимъ. Правительство заботилось о закрытіи такихъ обществъ, которыя, какъ показалъ опытъ, не могли окупать себя получаемымъ ими чистымъ доходомъ; съ такими компаніями принято было за правило поступать слѣдующимъ образомъ:

---

*) «Одною изъ главныхъ причинъ существующей на желѣзныхъ дорогахъ неурядицы, писалъ Ген. Ад. Грейгъ, служитъ, по моему мнѣнію, чрезмѣрное число завѣдующихъ этими дорогами обществъ. Въ настоящее время, при 20,000 (приблизительно) верстахъ общаго протяженія сѣти—включая сюда и дороги строящіяся—насчитывается до 50-ти разныхъ обществъ. Изъ нихъ десять владѣютъ дорогами, имѣющими протяженіе отъ 17 до 100 верстъ. При такомъ положеніи дѣла, независимо отъ излишнихъ расходовъ на содержаніе отдѣльныхъ въ каждомъ обществѣ управленій, безпрестанно происходитъ столкновеніе несогласныхъ между собою распоряженій различныхъ обществъ, которыя, при передачѣ другъ другу грузовъ, пассажировъ и подвижнаго состава и при взаимныхъ между собою расчетахъ, возбуждаютъ постоянныя пререканія. Все это приводитъ къ неизбѣжнымъ безпорядкамъ и запутанности дѣлъ, столь вредно отражающимся на доходности самыхъ дорогъ и наносящимъ такой ущербъ удобствамъ пассажирскихъ сообщеній и выгодамъ отечественной торговли. Устраненіе этого кореннаго и многозначительнаго зла ..... возможно только при соединеніи желѣзныхъ дорогъ въ большія самостоятельныя группы. Начало такого соединенія осуществлено уже сліяніемъ небольшой Козлово-Воронежской дороги съ Воронежско-Ростовскою ..... и я смѣю думать, что, не допуская въ будущемъ, ни подъ какимъ предлогомъ, учрежденій отдѣльныхъ обществъ для небольшихъ дорогъ, слѣдуетъ стремиться къ соединенію нынѣ существующихъ линій въ крупныя, самостоятельныя единицы. Для достиженія этой цѣли придется иногда входить въ новыя финансовыя обязательства, но необходимыя для сего затраты не должны быть очень велики, такъ какъ акціонерные капиталы дурно управляемыхъ дорогъ по большей части не особенно значительны и не представляютъ большой цѣнности; облигаціонные же ихъ капиталы оставлены Правительствомъ за собою или имъ гарантированы. При такихъ условіяхъ, осуществленіе этой цѣли, передъ которой Франція не отступала съ самаго возникновенія у нея желѣзныхъ дорогъ и къ которой стремятся нынѣ и другія государства, не встрѣтило бы, я думаю, неодолимыхъ затрудненій». См. Всеподд. отчетъ Госуд. Контролера за 1876 г. (стр. 67—69).

Правительство передавало уступленныя имъ желѣзныя дороги въ эксплоатацію другой, болѣе значительной, компаніи, эксплоатирующей смежные рельсовые пути, предварительно выкупивъ акціи упраздняемаго общества по условленной съ послѣднимъ цѣнѣ; акціи эти затѣмъ уничтожались и на равную сумму увеличивался капиталъ общества, поглотившаго въ себѣ прекратившую отдѣльное существованіе компанію. Долги Правительству, числящіеся за упраздненнымъ обществомъ, обыкновенно переводились на компанію, которая принимала въ составъ эксплоатируемыхъ ею линій дорогу, принадлежавшую закрывшемуся обществу.

На указанныхъ главныхъ основаніяхъ произошло сліяніе дорогъ: а) Либавской съ Ландварово-Роменской, б) Волго-Донской съ Грязе-Царицынской и в) Риго-Больдерааской съ Риго-Динабургской.

О постоянныхъ дефицитахъ Либавской дороги уже неоднократно упоминалось на страницахъ настоящаго очерка. Причину убыточности эксплоатаціи этой линіи слѣдовало приписать прежде всего неустройству Либавскаго порта, не позволявшему ему конкуррировать съ нѣмецкими портами на Балтійскомъ морѣ, а затѣмъ и тому обстоятельству, что Либава была соединена съ хлѣбородными губерніями внутренней Россіи не кратчайшимъ прямымъ путемъ, какъ это предполагалось при разработкѣ въ 1856 г. проекта «первой желѣзнодорожной сѣти». Изыскивая средства для поднятія доходности Либавской линіи, Министръ Финансовъ остановился на мысли, что дальнѣйшему самостоятельному существованію общества этой дороги долженъ быть положенъ предѣлъ и что компанію эту представлялось бы цѣлесообразнымъ соединить съ какимъ либо изъ обществъ, эксплоатировавшихъ сосѣднія дороги. Выборъ предстоялъ между Главнымъ Обществомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и обществами дорогъ: Риго-Митавской и Ландварово-Роменской, явившимися конкуррентами на полученіе въ свое распоряженіе Либавской линіи. Предложеніе Главнаго Общества оказалось мало выгоднымъ для Правительства, такъ какъ Общество соглашалось взять въ эксплоатацію Либавскую дорогу лишь подъ условіемъ отдѣльнаго отъ другихъ линій Общества веденія на ней счетовъ и съ сохраненіемъ за казною обязательства уплачивать гарантію по облигаціонному капиталу Либавской линіи; при такихъ условіяхъ трудно было ожидать перемѣны къ

лучшему въ доходности Либавской дороги, такъ какъ Главное Общество не являлось непосредственно заинтересованнымъ въ возвышеніи этой доходности.—Общество Риго-Митавской дороги также предлагало комбинацію, мало соотвѣтствовавшую видамъ Правительства: оно стремилось, главнымъ образомъ, установить сухопутное сообщеніе Риги съ прусскою границею черезъ Митаву, т. е. оставить въ сторонѣ отъ торговаго пути Либавскій портъ. Оставалось общество Либаво-Роменской дороги; оно первоначально ставило условіемъ сліянія съ Либавскою дорогою продолженіе Ландварово-Роменской линіи до Полтавы, но послѣ объявленія ему мнѣнія Комитета Министровъ, что такая линія, какъ параллельная Сумской, не можетъ быть допущена Правительствомъ, отказалось отъ своего предположенія. Съ устраненіемъ этого препятствія продолжало, тѣмъ не менѣе, существовать другое: предположенныя къ сліянію дороги не соприкасались другъ съ другомъ непосредственно и для соединенія ихъ приходилось выстроить новую вѣтвь, длиною до 90 верстъ. Исходъ изъ затрудненія предложилъ въ засѣданіи Комитета Министровъ 5 Августа 1875 года Инженеръ Тайный Совѣтникъ Кербедзъ *): онъ проектировалъ, въ замѣнъ устройства соединительной вѣтви, войти въ соглашеніе съ Главнымъ Обществомъ о проложеніи имъ втораго пути на всемъ протяженіи между станціями Кошедары и Вилейка **) и о пропускѣ вагоновъ будущаго общества Либаво-Роменской дороги, за опредѣленную плату, по этому пути; такою комбинаціею, по мнѣнію Кербедза, достигался бы, съ меньшими затратами, тотъ же результатъ, который имѣлся въ виду при первоначальной разработкѣ плана сліянія разсматриваемыхъ дорогъ. Мнѣніе это было принято Комитетомъ; Главное Общество также пошло на предложенную ему сдѣлку и Ландварово-Роменская линія сли-

*) Онъ, какъ и прочіе Члены бывшаго Комитета желѣзныхъ дорогъ, по упраздненіи послѣдняго, приглашался въ каждое засѣданіе Комитета Министровъ, въ которомъ разсматривались желѣзнодорожные вопросы.

**) Это были два пункта, гдѣ къ С.-Петербурго-Варшавской дорогѣ, принадлежавшей, какъ извѣстно, Главному Обществу, примыкали линіи: съ одной стороны Либавская, а съ другой—Ландварово-Роменская. Въ то время Главное Общество обязалось уже, въ силу Высочайше утвержденнаго 19 Іюля 1874 г. положенія Комитета Министровъ, уложить второй путь на всемъ протяженіи Динабургъ-Вержболово (см. IV гл. настоящаго тома); на протяженіи участка, о которомъ въ настоящее время идетъ рѣчь (Кошедары-Вилейка), часть работы, на пространствѣ 33 верстъ, была уже исполнена; оставалось уложить вторую пару рельсовъ на остальныхъ 39 верстахъ.

лась съ Либавской въ управленіи одного общества *Либаво-Роменской дороги*. Статсъ-Секретарь Рейтернъ считалъ такой исходъ дѣла весьма благопріятнымъ съ точки зрѣнія интересовъ обще-государственныхъ: общество Либаво-Роменской дороги, какъ объяснялъ Министръ Финансовъ, имѣя негарантированныя акціи, связываетъ свои выгоды съ развитіемъ Либавскаго порта, такъ какъ акціонеры его могутъ надѣяться на дивидендъ только въ томъ случаѣ, если имъ удастся направить идущіе за границу грузы не на Кенигсбергъ, а на Либаву. Такимъ образомъ, цѣль Правительства—оживленіе Либавскаго порта—не только будетъ цѣлью и новаго общества, но прямо составитъ жизненное для него условіе *).

Главное изъ финансовыхъ условій возникновенія общества Либаво-Роменской дороги заключалось въ выкупѣ казною акцій бывшей компаніи Либавской дороги по цѣнѣ 65 р. за каждую, причемъ общество принимало на себя обязанность само разсчитаться съ своими частными кредиторами. По поводу установленія выкупной цѣны въ указанномъ размѣрѣ Министръ Финансовъ свидѣтельствовалъ, что въ 1871 г. бывшему обществу Либавской дороги было разрѣшено не изготовлять къ открытію линіи всего назначеннаго по уставу количества паровозовъ и товарныхъ платформъ (см. гл. I настоящаго тома), вслѣдствіе чего акціонеры были освобождены отъ взноса послѣднихъ 20 руб. на каждую (сторублевую) акцію; такимъ образомъ каждая акція обошлась имъ по 80 рублей. Поэтому Правительство, выкупая за 65 р. каждую изъ такихъ акцій, не дававшихъ, къ тому же, въ теченіе 5 лѣтъ никакого дивиденда, по мнѣнію Министра Финансовъ, совершало несомнѣнно выгодную операцію. Мнѣніе это раздѣлялъ и Комитетъ Министровъ, по положенію котораго, Высочайше утвержденному 20 Мая 1877 г., получилъ вслѣдъ за тѣмъ одобреніе Государя и уставъ новаго общества, составленный, въ общихъ чертахъ, по образцу устава общества Донецкой дороги. Впрочемъ, по сравненію съ послѣднимъ, онъ отличался однимъ, весьма важнымъ, нововведеніемъ: въ него включено было требованіе о пріобрѣтеніи обществомъ Либаво-Роменской дороги *всего* по-

*) См. Журн. Ком. Мин. 5 Августа и 16 Декабря 1875 г. и 10 Февраля 1876 г. Переговоры о сліяніи общества Либавской дороги съ однимъ изъ сосѣднихъ обществъ длились болѣе двухъ лѣтъ и завершились, какъ будетъ указано ниже, лишь въ Маѣ 1877 г.

требнаго для линіи подвижнаго состава въ Россіи. Требованіе въ этомъ смыслѣ являлось первымъ случаемъ примѣненія къ нашимъ желѣзнымъ дорогамъ правилъ, выработанныхъ Комитетомъ Министровъ въ началѣ 1877 г. съ цѣлью поддержанія нашихъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ (см. слѣдующій томъ) *).

Второй изъ перечисленныхъ выше случаевъ сліянія двухъ желѣзнодорожныхъ обществъ въ одно—передача Волго-Донской дороги въ эксплоатацію обществу дороги Грязе-Царицынской—имѣлъ мѣсто уже въ слѣдующемъ 1878 году, на основаніи положенія Комитета Министровъ, Высочайше утвержденнаго 17 Марта. Статсъ-Секретарь Рейтернъ неоднократно высказывалъ мнѣніе, что Волго-Донская дорога, по незначительности своей (73 версты), не можетъ существовать самостоятельно; еще въ 1875 г., какъ указано въ предшествующей главѣ, былъ поднятъ вопросъ о сліяніи ея съ сосѣднею Грязе-Царицынскою дорогою и о возможности предоставленія такому соединенному обществу постройки Восточно-Донецкой дороги (отъ ст. Звѣрево, Козлово-Воронежско-Ростовской линіи на сѣверо-востокъ къ Волго-Донской дорогѣ). Соглашеніе въ этомъ смыслѣ уже готово было состояться, но объявленное 5 Ноября 1876 г. Высочайшее повелѣніе о прекращеніи постройки новыхъ рельсовыхъ путей прервало начатые переговоры. Тѣмъ не менѣе, оба общества поддерживали свое ходатайство о соединеніи ихъ управленій въ одно, на что Правительство не замедлило изъявить согласіе.

Акціи Волго-Донской дороги были выкуплены казною по нарицательной цѣнѣ, путемъ замѣны ихъ на равную сумму государственными 5% билетами. Со стороны акціонеровъ и въ данномъ случаѣ, какъ и при выкупѣ акцій Либавской дороги, была сдѣлана извѣстная уступка: подлежавшимъ уничтоженію акціямъ была присвоена, по уставу Волго-Донской дороги, утвержденному въ 1862 г., правительственная гарантія не въ 5, а въ 6%; слѣдовательно акціонеры добровольно соглашались на нѣкоторое уменьшеніе своего дохода въ будущемъ.

На подобныхъ же условіяхъ слились дороги Риго-Дина-

*) Какъ уже было упомянуто, такое правило первоначально было введено въ 1875 г. и въ проектъ устава общества Донецкой дороги, но затѣмъ, при утвержденіи окончательной редакціи его, признано подлежащимъ измѣненію (см. предшествующую главу).

бургская съ Риго-Больдерааской. Передача этой послѣдней линіи въ эксплоатацію одной изъ сосѣднихъ желѣзнодорожныхъ компаній была предусмотрѣна въ самомъ уставѣ образовавшагося для ея осуществленія общества. Конкуррентами на полученіе Риго-Больдерааской линіи въ свое распоряженіе явились общества дорогъ: Риго-Динабургской, Риго-Митавской и Риго-Туккумской. Министръ Финансовъ отдавалъ преимущество предложенію перваго изъ нихъ. Аргументація его основывалась на томъ, что Риго-Динабургская дорога, составляя звено обширной линіи отъ Риги до Царицына, представляетъ собою конечный участокъ кратчайшаго пути для грузовъ, идущихъ къ Балтійскому морю изъ юго-восточной и средней Россіи, Митавская же дорога служитъ преимущественно лишь для мѣстнаго сообщенія и можетъ принимать участіе въ движеніи внѣшней торговли только по сухопутной границѣ; наконецъ Риго-Туккумская дорога имѣетъ значеніе исключительно пассажирскаго подъѣзднаго пути, и то преимущественно для одного лѣтняго движенія. При такомъ значеніи упомянутыхъ дорогъ и въ виду того, что чрезъ передачу Риго-Больдерааской линіи обществу Риго-Динабургской дороги этому послѣднему будетъ предоставлена возможность безпрепятственно пользоваться Больдерааскимъ портомъ, позднѣе замерзающимъ и ранѣе открывающимся для навигаціи, чѣмъ порты Рижскій и Мюльграбенскій, Министръ Финансовъ остановилъ свой выборъ на указанномъ обществѣ *).

Общество Риго-Больдерааской дороги изъявило согласіе представить свои акціи къ выкупу по 100 р. кред. за штуку, чѣмъ дѣлало немаловажную уступку противъ реализаціоннаго курса этихъ цѣнностей, составлявшаго въ свое время, по свидѣтельству Статсъ-Секретаря Рейтерна, 117 р. кред. (нарицательная цѣна акцій была опредѣлена въ металлической валютѣ и равнялась 125 р. мет.) **). Окончательное рѣшеніе дѣла послѣдовало въ Мартѣ 1878 года.

Итакъ, въ трехъ разсмотрѣнныхъ случаяхъ Правительство прекратило существованіе трехъ желѣзнодорожныхъ компаній, выкупивъ ихъ акціи и притомъ на условіяхъ, безспорно не обременительныхъ для казны; эта операція, однако, отнюдь

---

*) См. Журн. Ком. Мин. 22 и 29 Ноября 1877 г.
**) См. Журн. Ком. Мин. 14 Марта 1878 г.

не должна быть смѣшиваема съ выкупомъ въ казну самыхъ дорогъ въ томъ видѣ, въ какомъ такой выкупъ составлялъ, какъ покажетъ дальнѣйшее изложеніе, одну изъ типическихъ чертъ желѣзнодорожной политики послѣдующаго царствованія. Операція, о которой теперь идетъ рѣчь, являлась выкупомъ *только* акцій; дороги же, акціи которыхъ Правительство выкупало, продолжали, какъ и прежде, оставаться въ распоряженіи частныхъ лицъ и переходили лишь въ завѣдываніе другаго, болѣе крупнаго, общества, отъ котораго Правительство, по тѣмъ или инымъ причинамъ, ожидало большей дѣловитости въ управленіи сдаваемою ему дорогою, чѣмъ проявила компанія, до того владѣвшая данною линіею. При продолжавшемся недовѣріи къ казенной эксплоатаціи рельсовыхъ путей, которое, пока Статсъ-Секретарь Рейтернъ стоялъ во главѣ Министерства Финансовъ, не уступало мѣста иному взгляду, выкупъ желѣзнодорожныхъ акцій былъ мыслимъ только въ подобной формѣ.

Около того же времени образовалось изъ сліянія трехъ желѣзнодорожныхъ компаній *общество Юго-Западныхъ дорогъ*— мѣра, являвшаяся дальнѣйшимъ шагомъ Правительства на пути созданія крупныхъ желѣзнодорожныхъ компаній, согласно съ мыслью Ген. Ад. Грейга, получившей одобреніе Государя. Ближайшія заботы о приведеніи этой мысли въ исполненіе выпали на долю Министра Финансовъ, которому и обязано своимъ возникновеніемъ упомянутое общество. Наблюдая за направленіемъ, которое принимала наша вывозная хлѣбная торговля, Статсъ-Секретарь Рейтернъ пришелъ къ убѣжденію, что на ходъ ея весьма вредно вліяетъ соперничество двухъ дорогъ: Кіево-Брестской и Одесской. Онъ находилъ, что при естественномъ направленіи грузовъ всѣ товары, отправляемые за границу съ желѣзнодорожныхъ станцій, лежащихъ на пространствѣ между Кенигсбергомъ и Одессою, должны были бы идти къ тому изъ названныхъ двухъ портовъ, который ближе отстоитъ отъ мѣста отправленія; между тѣмъ въ дѣйствительности оказывалось, что Московско-Брестская дорога передаетъ на Одесскую линію лишь незначительную часть своихъ грузовъ, большую же ихъ часть искусственно направляетъ на Кенигсбергъ, съ цѣлью доставленія дорогѣ излишняго пробѣга грузовъ по линіямъ общества. Таково было неестественное явленіе, порождавшееся конкурренціею между

двумя обществами, вслѣдствіе которой Кіево - Брестская дорога употребляла всѣ зависящія отъ нея средства къ тому, чтобы направить нашъ вывозной товаръ преимущественно на Брестъ и отвлечь его отъ Одессы, назначая, напримѣръ, за перевозку грузовъ, слѣдовавшихъ въ Одессу, наивысшій предѣльный тарифъ за все протяженіе, которое они должны были проходить по Кіево-Брестской дорогѣ, и понижая его при направленіи грузовъ на Кенигсбергъ.

Такой образъ дѣйствій сильно вредилъ общимъ интересамъ нашей торговли, создавая искусственное движеніе грузовъ къ Балтійскимъ портамъ, несмотря на дороговизну мѣстныхъ фрахтовъ, въ сравненіи съ черноморскими, и уменьшая, кромѣ того, доходность русскихъ желѣзныхъ дорогъ вообще, такъ какъ немаловажная доля всей суммы, выручаемой за перевозку русскихъ произведеній, шла при данныхъ условіяхъ въ пользу прусскихъ желѣзныхъ дорогъ. Наконецъ, соперничество названныхъ двухъ дорогъ отзывалось весьма неблагопріятно на интересахъ акціонеровъ обоихъ обществъ, а это обстоятельство, въ свою очередь, было не безразлично для Правительства, такъ какъ оно могло вообще поколебать довѣріе къ нашимъ желѣзнымъ дорогамъ и тѣмъ породить въ будущемъ затрудненія въ пріисканіи капиталовъ для сооруженія новыхъ рельсовыхъ путей.

Соображенія эти привели Министра Финансовъ къ убѣжденію, что представлялось бы полезнымъ соединить Кіево-Брестскую дорогу съ Одесскою въ управленіи одной компаніи и тѣмъ уничтожить соперничество двухъ конкуррировавшихъ линій. Министръ Путей Сообщенія поддержалъ эту мысль, но замѣтилъ, что наряду съ предложенною Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ мѣрою представлялось бы своевременнымъ упорядочить крайне тяжелое финансовое положеніе одной изъ дорогъ, пролегающихъ въ томъ же раіонѣ, дороги Брест-Граевской—и что эта цѣль могла бы быть достигнута соединеніемъ Брест-Граевской линіи съ одною изъ сосѣднихъ дорогъ—лучше всего съ Кіево-Брестскою. Этотъ планъ нашелъ сочувствіе и у Статсъ-Секретаря Рейтерна, который вслѣдъ затѣмъ выработалъ слѣдующія главнѣйшія финансовыя условія соединенія трехъ упомянутыхъ выше желѣзнодорожныхъ обществъ въ одно:

1) цифра акціонернаго капитала новаго общества Юго-

Западныхъ дорогъ имѣетъ быть выражена въ кредитной валютѣ, какъ она была выражена въ двухъ изъ предназначавшихся къ сліянію компаній—обществахъ дорогъ Бресто-Граевской и Одесской. Для этого акціонерный капиталъ третьей изъ сливающихся въ одно управленіе компаній—Кіево-Брестской дороги, выпущенный въ металлической валютѣ, переводится на валюту кредитную; затѣмъ всему акціонерному капиталу предполагалось даровать гарантію, которой до тѣхъ поръ не пользовалась, какъ извѣстно, ни одна изъ компаній, входившихъ въ составъ предположеннаго къ образованію общества, и

2) облигаціонный капиталъ общества Юго-Западныхъ дорогъ образуется изъ совокупности облигаціонныхъ капиталовъ всѣхъ трехъ компаній, съ прибавкою извѣстной суммы, имѣющей быть точно опредѣленною позднѣе и предназначающейся на дополнительныя работы по каждой изъ трехъ соединявшихся въ одну сѣть дорогъ; капиталу этому присвоивалась обычная гарантія *).

При разсмотрѣніи дѣла о новомъ обществѣ Юго-Западныхъ дорогъ въ Комитетѣ Министровъ, Государственный Контролеръ по поводу предположенія о дарованіи гарантіи на акціонерный капиталъ образующейся компаніи выразилъ опасеніе, что такая льгота явится нежелательнымъ прецедентомъ и дастъ поводъ къ ходатайствамъ о подобныхъ же льготахъ со стороны другихъ обществъ, акціи которыхъ не получили въ свое время гарантіи или получили ее лишь на извѣстный срокъ. Статсъ-Секретарь Рейтернъ отвѣчалъ, что онъ вполнѣ сознаетъ «нѣкоторое неудобство» дарованія гарантіи на акціи компаніямъ, ею не пользовавшимся; въ настоящемъ случаѣ, однако, казалось бы возможнымъ допустить проектирован-

*) Облигаціи обществъ Кіево-Брестской и Одесской дорогъ получили правительственную гарантію уже при образованіи каждаго изъ этихъ двухъ обществъ; общество же Бресто-Граевской дороги было первоначально основано съ однимъ лишь акціонернымъ, и притомъ негарантированнымъ, капиталомъ (см. гл. I настоящаго тома); затѣмъ этой компаніи было позволено замѣнить часть своего акціонернаго капитала облигаціями, также негарантированными и выпущенными самимъ обществомъ (см. гл. III). Наконецъ, Высочайшимъ повелѣніемъ отъ 27 Декабря 1874 г., состоявшимся по докладу Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, обществу было разрѣшено, въ виду признанной Правительствомъ недостаточности его строительнаго капитала, выпустить дополнительный облигаціонный заемъ на 3.500.000 р. мет. Этотъ новый выпускъ Правительство оставило за собою по цѣнѣ 90 за 100 (см. Объясн. зап. Госуд. Контроля за 1876 г., стр. 54).

ную льготу въ виду особой пользы, ожидаемой отъ соединенія Одесской, Кіево-Брестской и Бресто-Граевской дорогъ. При существованіи трехъ акціонерныхъ компаній, между которыми раздѣлено завѣдываніе рельсовымъ сообщеніемъ на пространствѣ отъ Одессы до Граева, невозможно ожидать, чтобы добровольная уступка этими компаніями правъ ихъ на упомянутый рельсовый путь могла быть достигнута безъ болѣе или менѣе значительнаго пожертвованія со стороны Правительства. Настоятельность соединенія указанныхъ трехъ линій съ особенною силою сказалась по наступленіи военнаго времени и потому еще лѣтомъ 1877 г. были начаты переговоры по разсматриваемому предмету и тогда же достигнуто соглашеніе по отношенію къ дорогамъ Одесской и Кіево-Брестской. При опредѣленіи размѣра гарантіи, могущей быть дарованной акціямъ этихъ дорогъ, Министръ Финансовъ руководствовался тѣмъ соображеніемъ, что бо́льшая часть акціонернаго капитала обѣихъ линій находится въ рукахъ казны *), поэтому дарованіе гарантіи нельзя считать сопряженнымъ съ рискомъ для Государственнаго Казначейства. Что же касается дороги Бресто-Граевской, то ее, какъ удостовѣрялъ Статсъ-Секретарь Рейтернъ, невозможно было оставить въ ея тогдашнемъ положеніи. Правительство въ такомъ случаѣ было бы вынуждено ежегодно выдавать пособія обществу для поддержанія движенія на линіи, такъ какъ эксплоатаціонныя средства компаніи находились въ крайне плачевномъ состояніи; для выкупа же акцій Бресто-Граевской дороги потребовался бы значительный капиталъ. Поэтому и была выбрана предлагаемая комбинація: присоединеніе этой дороги къ двумъ вышеуказаннымъ линіямъ съ дарованіемъ акціямъ ея гарантіи, по цифрѣ своей сравнительно незначительной, въ виду размѣра акціонернаго капитала (5 мил. руб.) и, слѣдовательно, мало обременительной для казны. Въ заключеніе Министръ Финансовъ высказалъ мнѣніе, что коренное измѣненіе предложенныхъ для образованія общества Юго-Западныхъ дорогъ началъ можетъ отдалить на неопредѣленное время приведеніе въ исполненіе всего проекта, что съ точки

*) См. гл. II настоящаго тома. Акціями этихъ обществъ была уплачена Правительству часть покупной суммы отчужденныхъ по иниціативѣ Графа В. А. Бобринскаго казенныхъ желѣзнодорожныхъ участковъ въ Юго-Западномъ краѣ.

зрѣнія обще-государственныхъ интересовъ, связанныхъ съ его осуществленіемъ, представлялось бы весьма нежелательнымъ *).

Комитетъ Министровъ призналъ доводы Статсъ-Секретаря Рейтерна достаточно разъясняющими дѣло, но положеніемъ, получившимъ утвержденіе Государя 17 Февраля 1878 г., постановилъ оговорить въ условіяхъ образованія новаго общества, что настоящій случай не долженъ служить примѣромъ для удовлетворенія домогательствъ другихъ компаній о дарованіи ихъ негарантированнымъ бумагамъ правительственнаго обезпеченія. Далѣе, Комитетъ, въ надеждѣ возмѣстить, хотя бы въ будущемъ, затраты Государственнаго Казначейства на пособія тремъ сливавшимся въ одну компанію обществамъ, потребовалъ, чтобы отдѣленіе въ казну остатка чистаго дохода начиналось по достиженіи этимъ доходомъ цифры 6% на акціонерный капиталъ, а не 8%, какъ было проектировано Министромъ Финансовъ. Кромѣ того, Комитетъ предоставилъ Военному Министру право, въ случаѣ признанной имъ надобности и въ виду стратегическаго значенія разсматриваемыхъ линій, назначить въ составъ правленія предположеннаго къ образованію общества члена отъ Военнаго вѣдомства (въ проектѣ условій были предусмотрѣны только члены отъ Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ). Наконецъ Комитетъ счелъ необходимымъ включить въ уставъ будущаго общества условіе, что общество обязано во всякое время исполнять требованія Правительства: а) объ укладкѣ втораго пути на всей линіи или на части ея, б) объ устройствѣ разъѣздныхъ и станціонныхъ путей, в) объ увеличеніи количества подвижнаго состава, г) о проложеніи питательныхъ вѣтвей и д) о принятіи мѣръ къ обезпеченію возможности усиленнаго пассажирскаго и товарнаго движенія вообще.

Это послѣднее постановленіе, дававшее Правительству весьма опредѣленныя права по отношенію къ обществу Юго-западныхъ дорогъ, заслуживаетъ особаго вниманія: оно является новымъ характернымъ признакомъ уже отмѣченной ранѣе постепенной эволюціи во взглядахъ руководящихъ круговъ на объемъ принудительной власти правительственныхъ органовъ въ дѣлахъ, затрагивающихъ — наряду съ инте-

*) См. Журн. Ком. Мин. 24 Января, 4 и 14 Февраля 1878 г.

ресами частныхъ лицъ—также и интересы государственные. Сознаніе необходимости прямаго и твердаго воздѣйствія Государства на частныя компаніи очевидно все болѣе и болѣе проникало въ оффиціальныя сферы. Проявленіе такого сознанія не выражалось, однако, въ мѣрахъ сколько нибудь рѣзкаго характера: Комитетъ Министровъ, заботясь объ укрѣпленіи правительственной власти и ея вліянія на распоряженія частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній, отнюдь не имѣлъ въ виду ставить компаніи въ безусловно подчиненное положеніе по отношенію къ Правительству; напротивъ того, Комитетъ признавалъ необходимымъ, для поддержанія духа иниціативы у частныхъ предпринимателей, сохранять желѣзнодорожнымъ обществамъ извѣстную долю самостоятельности въ той мѣрѣ, въ которой она не грозила ущербомъ обще-государственнымъ интересамъ. Такъ, Комитетъ тщательно оберегалъ право желѣзнодорожныхъ обществъ приносить жалобы на распоряженія Министра Путей Сообщенія,—жалобы, подлежавшія разсмотрѣнію Комитета, который всегда относился къ нимъ съ должнымъ вниманіемъ. Затѣмъ, Комитетъ избѣгалъ въ своихъ рѣшеніяхъ какой либо исключительности и явно стремился къ тому, чтобы всякая ограничительная мѣра, разъ признанная необходимою, по возможности распространялась на всѣ желѣзнодорожныя общества, а не служила бы стѣсненіемъ лишь нѣкоторымъ изъ нихъ. Наглядною иллюстраціею данной характеристики взглядовъ Комитета служатъ сужденія, высказанныя въ его средѣ при разсмотрѣніи проекта устава того же общества Юго-Западныхъ дорогъ, о которомъ только что шла рѣчь. Министръ Путей Сообщенія, желая усилить свою власть по отношенію къ желѣзнодорожнымъ компаніямъ, хотѣлъ выговорить себѣ право окончательно рѣшать вопросы по *всѣмъ* предметамъ, относящимся до движенія и содержанія пути и зданій, а также касающимся подвижнаго состава. Въ журналѣ Комитета Министровъ по этому поводу значится: «По предположенному измѣненію принятой во всѣхъ желѣзнодорожныхъ уставахъ редакціи постановленія, по коему всѣ *техническіе* только вопросы рѣшаются окончательно Министромъ Путей Сообщенія, Комитетъ не находитъ удобнымъ распространять смыслъ этого постановленія на *всѣ* вопросы по предметамъ, относящимся до правилъ движенія и содержанія пути, зданій и подвижнаго состава. Хотя такое измѣненіе

редакціи этого постановленія признается Генералъ-Адъютантомъ Посьетомъ существенно необходимымъ во избѣжаніе неправильнаго толкованія со стороны общества предѣловъ власти Министра Путей Сообщенія, но Комитетъ пришелъ къ заключенію, что подобное предполагаемому расширеніе понятія о техническихъ вопросахъ можетъ во многихъ случаяхъ лишать общество права обжаловать установленнымъ порядкомъ распоряженія Министра Путей Сообщенія и по вопросамъ экономическимъ, тѣсно связаннымъ съ технической стороною желѣзнодорожнаго дѣла. Во всякомъ случаѣ, Комитетъ находитъ, что включеніе проектированнаго постановленія въ уставъ одной дороги, въ отступленіе отъ всѣхъ дѣйствующихъ желѣзнодорожныхъ уставовъ, едва ли представляется удобнымъ. Если же Министръ Путей Сообщенія признаетъ необходимымъ принять, для устраненія встрѣченныхъ на практикѣ недоразумѣній, новое изложеніе означеннаго постановленія для всѣхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, то отъ него будетъ зависѣть внести свои по этому предмету соображенія въ Комитетъ Министровъ» *).

Сужденія эти говорятъ сами за себя: очевидно, что Правительство сознавало свою силу, но считало возможнымъ пользоваться ею лишь для прекращенія самовольныхъ дѣйствій компаній, затрагивающихъ обще - государственные интересы, напримѣръ—для пресѣченія возможности искусственнаго повышенія и пониженія тарифныхъ ставокъ — мѣра, хотя и не облеченная въ то время въ законъ съ тою неуклонною послѣдовательностью, которая обнаружилась въ позднѣйшую эпоху, но все же составлявшая конечную цѣль введенныхъ въ уставы желѣзнодорожныхъ обществъ ограниченій по этой части. Вмѣстѣ съ тѣмъ желѣзнодорожныя компаніи могли всегда разсчитывать на удовлетвореніе ихъ законныхъ нуждъ со стороны Правительства, которое продолжало видѣть въ примѣненіи частной иниціативы къ желѣзнодорожному дѣлу лучшій способъ для осуществленія задачъ Государства въ этой области народнаго хозяйства.

Выше было указано, что однимъ изъ главныхъ финансовыхъ условій образованія общества Юго-Западныхъ дорогъ было обозначеніе въ кредитной валютѣ совокупности акціо-

*) См Журн. Ком. Мин. 30 Мая и 6 Іюня 1878 г.

нерныхъ капиталовъ всѣхъ обществъ, входившихъ въ его составъ, для чего пришлось выпустить новыя акціи въ кредитныхъ рубляхъ для Брест-Граевской дороги, въ замѣнъ прежнихъ металлическихъ. Мѣра эта примѣнялась не впервые: она уже была испробована нѣсколько ранѣе по отношенію къ другимъ компаніямъ и являлась слѣдствіемъ того стѣсненнаго положенія нашихъ финансовъ, которое было обусловлено наступившимъ военнымъ временемъ. Статсъ-Секретарь Рейтернъ полагалъ, что акціи въ металлической валютѣ, гарантированныя Правительствомъ, могутъ быть легко помѣщаемы за границею, а въ такомъ случаѣ уплата процентовъ и погашенія по нимъ, производящаяся въ Россіи кредитными билетами по современному курсу, требуетъ перевода за границу соотвѣтствующихъ суммъ золотомъ, что увеличиваетъ наши, и безъ того весьма крупные, платежи по внѣшнимъ обязательствамъ. По переложеніи же стоимости акцій на кредитную валюту, Министръ Финансовъ ожидалъ, что спросъ на нихъ за предѣлами Россіи уменьшится, размѣщенныя же уже за границею акціи вернутся обратно въ Россію. Въ силу этихъ соображеній были переведены на кредитную валюту первоначально выпущенные въ металлическихъ рубляхъ акціонерные капиталы обществъ дорогъ: Уральской, Оренбургской, Фастовской, Привислянской, Ряжско - Вяземской, Моршанско - Сызранской и Ростово-Владикавказской *).

Война съ Турціею, какъ извѣстно, затянулась на болѣе продолжительный срокъ, чѣмъ того можно было ожидать, судя по первоначальному успѣху нашихъ военныхъ операцій. Наряду съ этимъ, положеніе, занятое относительно Россіи Лондонскимъ и Вѣнскимъ кабинетами, не исключало возможности разрыва дипломатическихъ сношеній съ Австріею и Великобританіею. Опасенія дальнѣйшихъ политическихъ осложненій вызвали усиленныя заботы Правительства о поддержаніи нашей мобилизаціонной готовности на случай необходимости двинуть войска къ западной границѣ Государства;—на первомъ планѣ въ этомъ отношеніи стояло возможно быстрое обустройство приспособленій для усиленнаго движенія товарныхъ и пассажирскихъ поѣздовъ по желѣзнодорожнымъ линіямъ, поддерживавшимъ сношенія съ западною Европою. Неотлож-

*) См. Журн. Ком. Мин. 9 Августа и 5 Октября 1877 г.

ность такихъ работъ обусловливалась, впрочемъ, не одними военными соображеніями, но также и потребностями нашей внѣшней торговли, которая, въ виду блокады черноморскихъ портовъ и вѣроятнаго, въ случаѣ войны съ Англіею, закрытія для торговыхъ судовъ Балтійскаго моря, должна была искать себѣ исхода сухимъ путемъ.

На удовлетвореніе первоначальныхъ надобностей въ этомъ отношеніи, Высочайше утвержденнымъ 20 Августа 1877 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта изъ общихъ средствъ Государственнаго Казначейства была ассигнована сумма въ 2.852.704 р.; Министру же Путей Сообщенія было поручено снабдить наиболѣе нуждавшіяся изъ желѣзныхъ дорогъ подвижнымъ составомъ изъ имѣвшагося въ его распоряженіи запаса паровозовъ и товарныхъ вагоновъ, изготовленныхъ по заказу Правительства *). Затѣмъ Генералъ-Адъютантомъ Посьетомъ было внесено на разсмотрѣніе Комитета Министровъ представленіе объ ассигнованіи изъ средствъ желѣзнодорожнаго фонда 22.306.869 р. на усиленіе перевозочной способности дорогъ: Орловско-Грязской, Варшаво-Тереспольской, Кіево-Брестской, Бресто-Граевской, Динабурго-Витебской, Ряжско-Вяземской, Либаво-Роменской, Курско-Харьково-Азовской, Курско-Кіевской и Привислянской. Комитетъ призналъ ассигнованіе этой суммы неотложнымъ и обратилъ особое вниманіе Министра Путей Сообщенія на необходимость тщательнаго изученія вопроса о проложеніи вторыхъ путей на нѣкоторыхъ изъ перечисленныхъ дорогъ, если не безотлагательно, то по крайней мѣрѣ въ ближайшемъ будущемъ. Потребныя на предстоящія работы суммы предполагалось выдать обществамъ изъ желѣзнодорожнаго фонда за счетъ имѣющихъ быть выпущенными дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталовъ, причемъ дѣло признавалось настолько спѣшнымъ, что Комитетъ былъ принужденъ на этотъ разъ отступить отъ образа дѣйствій, принятаго имъ за правило въ подобнаго рода вопросахъ и не потребовалъ, въ замѣнъ выдаваемыхъ авансомъ суммъ, исправленія редакціи уставовъ поименованныхъ выше компаній, несмотря на то, что многія изъ послѣднихъ были со-

*) См. Журн. Госуд. Совѣта (по Деп. Госуд. Экономіи) отъ 25 Іюня и 9 Іюля 1877 г. Занятія Госуд. Совѣта въ этомъ году не прекращались и въ теченіе лѣтнихъ мѣсяцевъ.

ставлены по устарѣвшимъ уже въ то время образцамъ; если бы Комитетъ предъявилъ такое требованіе, то съ компаніями неизбѣжно пришлось бы вести продолжительные переговоры; между тѣмъ въ данномъ случаѣ никакое промедленіе не могло быть терпимо. Поэтому Комитетъ отложилъ выработку ближайшихъ условій проектированныхъ въ принципѣ дополнительныхъ облигаціонныхъ займовъ до болѣе удобнаго времени, въ разсматриваемомъ же засѣданіи разрѣшилъ лишь немедленную выдачу обществамъ причитающихся на долю каждаго изъ нихъ денежныхъ суммъ и кромѣ того призналъ возможнымъ, для удовлетворенія могущихъ возникнуть на различныхъ желѣзнодорожныхъ линіяхъ надобностей, отпускать въ наемъ на такія линіи подвижной составъ изъ казенныхъ запасовъ *).—Государь утвердилъ журналъ Комитета 31 Декабря 1877 г.

Положеніе нашихъ финансовъ по окончаніи Турецкой войны и отставка Рейтерна.

Благодаря войнѣ финансовое положеніе Россіи было сильно поколеблено: 1876 и 1877 г.г. окончились дефицитами по исполненію росписей; первый—въ 5.538.368 р., а второй—уже въ 30.003.210 р. Хотя оба эти дефицита и были покрыты изъ свободныхъ остатковъ отъ прежнихъ росписей,—составлявшихъ, какъ было указано въ предыдущей главѣ, свыше 40.000.000 р.,—но Правительство принуждено было нести еще чрезвычайные расходы на военныя надобности, удовлетвореніе которыхъ потребовало: въ 1876 г.—50.998.114 р., въ 1877 г.—429.328.089 р. и въ 1878 г.—408.142.269 р. **). Этими крупными цифрами не ограничились, однако, затраты, вызванныя войною; на ликвидацію военныхъ издержекъ окончившейся кампаніи, а также на предпринятыя въ Закаспійской области военныя операціи въ слѣдующемъ 1879 году потребовалось еще 132.109.316 р. Такимъ образомъ чрезвычайные расходы, обусловленные политическими осложненіями 1876—1879 г.г., представляли собою цифру въ 1.020.578.490 р.

Источниками для покрытія этихъ издержекъ являлись сначала суммы, поступившія отъ выпуска въ 1876 г. 5% банковыхъ билетовъ и двухъ займовъ—внѣшняго и внутренняго (перваго восточнаго),—о которыхъ уже было упомянуто

*) См. Журн. Ком. Мин. 20 и 27 Декабря 1877 г.

**) См. Объяснит. зап. Госуд. Контроля по исполненію росписи за 1879 г., стр. 44.

выше; къ нимъ въ 1878—1879 г.г. прибавились еще два займа: второй и третій восточные (внутренніе), каждый на сумму 300.000.000 р. Рессурсы эти оказались однако недостаточными и ежегодно пришлось прибѣгать къ экстреннымъ выпускамъ кредитныхъ билетовъ; въ отчетахъ Государственнаго Банка имъ было присвоено названіе «билетовъ, временно выпущенныхъ для подкрѣпленія кассъ». Такихъ билетовъ къ 1 Января 1877 г. было въ обращеніи всего еще на сумму 54.800.000 р., но уже къ концу 1879 г. цифра эта возросла до 446.000.000 р. *).

Таковы были подавляющія финансовыя послѣдствія Турецкой кампаніи. Статсъ-Секретарь Рейтернъ, не сочувствовавшій мысли о войнѣ, еще до объявленія ея просилъ Государя уволить его отъ должности Министра Финансовъ, но Императоръ Александръ II, умѣвшій по достоинству цѣнить заслуги Рейтерна, не пожелалъ лишиться въ трудную минуту столь опытнаго совѣтника и выразилъ непремѣнное желаніе, чтобы Рейтернъ остался на своемъ посту до окончанія войны. Рейтернъ исполнилъ до конца свой долгъ вѣрноподданнаго, но послѣ прекращенія военныхъ дѣйствій опять возобновилъ просьбу объ отставкѣ и былъ уволенъ отъ должности Министра, съ назначеніемъ Членомъ Государственнаго Совѣта, въ Іюлѣ 1878 г.

Съ указаннаго времени Комитетъ Министровъ лишился того изъ своихъ Членовъ, который за десятилѣтіе 1868—1878 г.г. являлся главнымъ руководителемъ нашей желѣзнодорожной политики. До 1868 г. можно еще было прослѣдить въ ходѣ желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи вліянія, чуждыя взглядамъ Рейтерна: такъ, постройка на казенный счетъ рельсовыхъ путей въ Новороссійскомъ и Юго-Западномъ краяхъ, а также сооруженіе распоряженіемъ Правительства Московско-Курской желѣзной дороги несомнѣнно знаменовали собою перевѣсъ, выпавшій на долю воззрѣніямъ Мельникова; но съ отставкою послѣдняго начинается періодъ времени, въ продолженіе котораго наша желѣзнодорожная политика складывается всецѣло въ духѣ программы, выработанной Рейтерномъ: сопротивленіе, которое было оказано взглядамъ бывшаго Министра Финансовъ Графомъ А. П. Бобринскимъ,

*) См. Отчеты Госуд. Банка за соотвѣтствующіе годы (Отд. IV, № 31).

какъ извѣстно, имѣло результатомъ выходъ въ отставку послѣдняго, прочіе же руководители вѣдомства Путей Сообщенія за разсматриваемое время были убѣжденными сторонниками Рейтерна. Желѣзнодорожная политика бывшаго Министра Финансовъ, какъ онъ самъ заявилъ въ 1874 г. въ одномъ изъ засѣданій Комитета Министровъ (см. гл. IV настоящаго тома), составляла лишь часть общаго финансоваго плана, руководствуясь которымъ Рейтернъ стремился къ развитію производительныхъ силъ и поднятію экономическаго благосостоянія Россіи: рельсовая сѣть протяженіемъ около 20,000 верстъ и возраставшее изъ года въ годъ поступленіе государственныхъ доходовъ вплоть до 1876 г. служили лучшимъ доказательствомъ тому, насколько широко и удачно былъ задуманъ этотъ планъ. Непредвидѣнныя обстоятельства, предотвратить послѣдствія которыхъ воля Рейтерна была безсильна, не дали Министру Финансовъ времени въ полной мѣрѣ осуществить всѣ свои предположенія: ему не удалось упорядочить нѣкоторыя слабыя стороны нашего желѣзнодорожнаго хозяйства, существованіе которыхъ онъ первый готовъ былъ признать; его проектъ—поднять доходность желѣзнодорожныхъ компаній посредствомъ улучшенія условій движенія и этимъ путемъ облегчить обществамъ уплату накопившихся за ними долговъ Правительству—не могъ быть приведенъ въ исполненіе вслѣдствіе наступленія денежнаго кризиса, вызваннаго политическими событіями. Но и сдѣланнаго было достаточно для того, чтобы упрочить за Рейтерномъ имя одного изъ наиболѣе видныхъ участниковъ въ дѣлѣ экономическаго и духовнаго обновленія дореформенной Россіи, предпринятаго по Державному почину блаженной памяти Царя-Освободителя.

Послѣднимъ значительнымъ желѣзнодорожнымъ дѣломъ, слушавшимся въ Комитетѣ Министровъ въ присутствіи Рейтерна, было дѣло о разрѣшеніи постройки желѣзнодорожныхъ вѣтвей отъ Балаханскихъ нефтяныхъ источниковъ (Сабунчи и Сураханы) до г. Баку и къ нефтяной пристани на Каспійскомъ морѣ, протяженіемъ около 25 верстъ. Какъ извѣстно, сооруженіе новыхъ желѣзнодорожныхъ линій было объявлено пріостановленнымъ со второй половины 1876 г.; затѣмъ, еще въ Мартѣ 1878 г. Рейтернъ говорилъ въ Комитетѣ Министровъ (по поводу предположенія Варшавскаго банкира Бліоха отстроить дорогу отъ

Ивангорода до Домброва), что финансовыя соображенія, побудившія Правительство принять такую мѣру, не только сохраняютъ полную силу, но пріобрѣли еще бо́льшее значеніе, такъ какъ въ случаѣ дальнѣйшаго осложненія внѣшнихъ политическихъ обстоятельствъ экстренные военные расходы усилятся и металлическіе рессурсы Государственнаго Казначейства будутъ крайне необходимы,—между тѣмъ «невозможно предположить, чтобы постройка какой либо значительной желѣзной дороги могла быть предпринята безъ увеличенія нашей заграничной задолженности» *). Тѣмъ не менѣе, для указанныхъ выше вѣтвей Рейтернъ согласился сдѣлать исключеніе, въ виду ихъ промышленнаго значенія и условій, на которыхъ было проектировано ихъ осуществленіе. Дѣло въ томъ, что предположенная постройка являлась первымъ, сдѣланнымъ при содѣйствіи Правительства, серьезнымъ шагомъ на пути развитія и поощренія зарождавшейся тогда на Кавказѣ нефтяной промышленности. О положеніи, въ которомъ въ концѣ семидесятыхъ годовъ находилось нефтяное дѣло, въ журналѣ Комитета Министровъ 6 Іюня 1878 г. имѣются довольно подробныя свѣдѣнія, собранныя Ген. Ад. Посьетомъ; они показываютъ, какими скромными цифрами измѣрялась тогда добыча нефти на Кавказѣ, и наглядно свидѣтельствуютъ о необычайныхъ успѣхахъ, сдѣланныхъ Россіею въ области нефтепромышленнаго дѣла за послѣднія 25 лѣтъ. «Въ Сѣверной Америкѣ, значится въ журналѣ, за послѣднія 15 лѣтъ нефтяная промышленность, быстро развиваясь, доставляетъ среднимъ числомъ въ годъ до 54,000,000 пуд. нефти. Такое развитіе этой области промышленности вызвало потребленіе въ Америкѣ керосина въ размѣрѣ 15 ф. на человѣка, тогда какъ въ Европѣ это потребленіе не превышаетъ 3 фунтовъ на человѣка, а въ Россіи не достигаетъ и $2^1/_2$ фунтовъ».

«Признаки нефти и нѣкоторые ея источники имѣются въ разныхъ мѣстностяхъ Кавказскаго края, но главный производительный пунктъ есть Балаханская долина, гдѣ въ пользованіи нефтепромышленниковъ находятся 170 десятинъ и 142 десятины принадлежатъ казнѣ. Хотя изъ сорока дѣйствовавшихъ на этомъ пространствѣ скважинъ добыто въ 1877 г. всего

*) См. Журн. Ком. Мин. 28 Марта 1878 г.

15,000,000 пуд. нефти *), однако суточные выходы нефти изъ каждой скважины у насъ гораздо богаче, чѣмъ въ Америкѣ. Глубина, съ которой у насъ добываютъ нефть, вчетверо меньше, а средняя цѣна у скважины въ 9 разъ дешевле. Эти данныя указываютъ, что при благопріятныхъ условіяхъ Кавказскій промыселъ можетъ получить обширные размѣры. Главное препятствіе къ успѣшной конкурренціи русскаго керосина съ американскимъ заключается въ дороговизнѣ доставки нефти съ источниковъ до Баку: цѣны колеблются между 6 и 12 коп. съ пуда, такъ что при нынѣшнихъ условіяхъ русскій керосинъ, при цѣнѣ американскаго въ 2 р. за пудъ въ С.-Петербургѣ, не можетъ съ нимъ состязаться ни здѣсь, ни въ Москвѣ».

Въ Америкѣ передвиженіе нефти производится частью по желѣзнымъ дорогамъ, частью по особымъ трубамъ съ помощью паровыхъ насосовъ; отзывы самихъ американцевъ о сравнительной стоимости доставки нефти посредствомъ каждаго изъ указанныхъ способовъ весьма противорѣчивы. Во всякомъ случаѣ у насъ, по мнѣнію Ген. Ад. Посьета, представляется одно существенное неудобство для устройства нефтепроводовъ, какъ общаго пути для передвиженія нефти: проводы эти требуютъ смѣшенія нефти изъ различныхъ скважинъ, что возможно въ Америкѣ, гдѣ вся нефть одного качества, и весьма затруднительно на Апшеронскомъ полуостровѣ, гдѣ нефть въ различныхъ скважинахъ представляетъ по качеству большія различія. Поэтому Министръ Путей Сообщенія отдавалъ предпочтеніе желѣзной дорогѣ, полагая, что нефтепроводы должны служить лишь для доставки нефти отъ каждой отдѣльной скважины на желѣзнодорожную станцію и устраиваться самими нефтепромышленниками.

За перевозку нефти по рельсовому пути отъ источниковъ до пристани на Каспійскомъ морѣ предполагалось установить цѣну по $^1/_3$ коп. съ пуда; съ прибавленіемъ $1^1/_8$ к. за нагрузку и выгрузку вся стоимость перевозки составитъ около $1^1/_2$ коп. съ пуда, а при такихъ условіяхъ, по расчету Министра Путей Сообщенія, нефть удешевится приблизительно на 7 коп., а керосинъ на 21 коп. съ пуда, что сдѣлаетъ возможною для

*) Въ настоящее время общая добыча нефти на Кавказѣ превышаетъ 500,000,000 пуд. въ годъ.

нашихъ нефтепромышленниковъ конкурренцію съ американскимъ керосиномъ.

Проектированныя желѣзнодорожныя вѣтви, отъ осуществленія которыхъ ожидались такія благопріятныя послѣдствія, вызывались строить: съ одной стороны существовавшее въ Баку Нефтяное общество, а съ другой—общество Поти-Тифлисской желѣзной дороги. Комитетъ Министровъ отдалъ предпочтеніе предложенію послѣдняго, главнымъ образомъ потому, что упомянутыя вѣтви въ будущемъ должны были составить часть магистральной линіи Тифлисъ—Баку, которая въ принципѣ уже была разрѣшена къ постройкѣ обществу Поти-Тифлисской дороги и концессія на которую, согласно Высочайшей резолюціи на журналѣ Комитета Министровъ отъ 8 Іюня 1876 г., имѣла быть выдана ранѣе всѣхъ прочихъ, какъ только это позволятъ финансовыя соображенія (см. предыдущую главу).

Расходы на сооруженіе вѣтвей было предположено отнести, какъ обыкновенно практиковалось въ такихъ случаяхъ, на дополнительный облигаціонный капиталъ общества Поти-Тифлисской дороги, выпускъ котораго былъ предусмотрѣнъ въ уставѣ компаніи—какъ и въ прочихъ желѣзнодорожныхъ уставахъ, начиная съ устава общества Лозово-Севастопольской дороги (см. гл. II настоящаго тома)—на дополнительныя сооруженія, могущія быть признанными необходимыми по открытіи для движенія главной линіи. Дѣйствительная строительная стоимость вѣтвей была исчислена по 31.390 р. мет. за версту пути, безъ подвижнаго состава, который общество получало изъ правительственнаго запаса по цѣнамъ, подлежавшимъ установленію Министромъ Путей Сообщенія.

Такія условія не могли считаться обременительными для казны и неудивительно, что Статсъ-Секретарь Рейтернъ выразилъ свое согласіе на проектированную постройку: въ данномъ случаѣ принесеніемъ сравнительно незначительной денежной жертвы полагалось основаніе будущему процвѣтанію отдѣльной отрасли государственнаго хозяйства, всѣ данныя для развитія которой имѣлись въ наличности.

Возобновленіе желѣзнодорожнаго строительства по окончаніи войны.

Преемникомъ Рейтерну былъ назначенъ Генералъ-Адъютантъ Грейгъ, занимавшій съ 1874 г. постъ Государственнаго Контролера; ему, помимо заботъ о ликвидаціи военныхъ расходовъ и о возстановленіи равновѣсія въ нашемъ бюджетѣ,

предстояло, собственно въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, весьма трудная по обстоятельствамъ того времени задача: изыскать средства для осуществленія всѣхъ утвержденныхъ еще до его вступленія въ должность Министра Финансовъ, но еще незавершенныхъ ко второй половинѣ 1878 г. сооруженій и устройствъ какъ по окончанію желѣзныхъ дорогъ, находившихся еще въ постройкѣ, такъ и по усиленію провозоспособности уже отстроенныхъ линій. Задача осложнялась еще тѣмъ обстоятельствомъ, что предпринятыя уже работы въ этомъ направленіи вскорѣ были признаны далеко недостаточными для доведенія движенія по главнѣйшимъ нашимъ рельсовымъ путямъ до желаемой интенсивности и пришлось проектировать для отдѣльныхъ линій еще немаловажныя улучшенія и дополнительныя сооруженія; на неотложность такихъ улучшеній особенно настойчиво обращала вниманіе Правительства учрежденная въ 1876 г. Коммисія для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, засѣдавшая подъ предсѣдательствомъ Ген. Ад. Графа Баранова. Кромѣ того, почти тотчасъ же по заключеніи мира съ Турціею, былъ поднятъ вопросъ объ укрѣпленіи нашего положенія въ присоединенныхъ къ Россіи турецкихъ провинціяхъ посредствомъ соединенія ихъ рельсовымъ путемъ съ общею желѣзнодорожною сѣтью Имперіи.

Всѣ эти нужды требовали новыхъ и крупныхъ денежныхъ ассигновокъ; между тѣмъ желѣзнодорожный фондъ продолжалъ существовать только номинально—это печальное явленіе Ген. Ад. Грейгъ констатировалъ въ одномъ изъ первыхъ же засѣданій Комитета Министровъ, въ которомъ ему пришлось участвовать въ качествѣ Министра Финансовъ. Упомянутое засѣданіе въ большей своей части было посвящено разсмотрѣнію проекта Намѣстника Кавказскаго Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Михаила Николаевича объ устройствѣ сѣти желѣзныхъ дорогъ на Кавказѣ и въ Закавказскомъ краѣ.

На страницахъ настоящаго очерка уже говорилось о неутомимой и плодотворной дѣятельности Великаго Князя по окончательному умиротворенію и благоустройству Кавказа.— Съ особою заботливостью Августѣйшій Намѣстникъ относился къ вопросу о сооруженіи на Кавказѣ рельсовыхъ сообщеній; первымъ результатомъ такихъ заботъ явилась отстройка Поти-

Тифлисской и Ростово-Владикавказской желѣзныхъ дорогъ. Но Великій Князь не желалъ остановиться на этомъ: какъ извѣстно, онъ усиленно хлопоталъ о сооруженіи другихъ линій, изъ которыхъ на первую очередь ставилъ дорогу отъ Тифлиса до Баку. Осуществленіе ея, однако, пришлось, по необходимости, отложить за невозможностью для Правительства приносить сколько нибудь значительныя денежныя жертвы на постройку новыхъ желѣзнодорожныхъ линій въ теченіе вызваннаго военнымъ временемъ финансоваго кризиса.

Такимъ образомъ, пока длилась война, дѣло о сооруженіи Бакинской линіи не могло получить дальнѣйшаго движенія; но по окончаніи ея Великій Князь Михаилъ Николаевичъ снова поднялъ вопросъ о Кавказскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Прежде всего были разрѣшены двѣ вѣтви къ нефтянымъ источникамъ вблизи Баку (см. выше); но главныя старанія Великаго Князя были теперь направлены, помимо все той же линіи отъ Тифлиса до Баку, еще и на обезпеченіе скорѣйшаго проложенія рельсоваго пути къ двумъ главнымъ пунктамъ завоеванныхъ Россіею областей: Карсу и Батуму. Уже въ Октябрѣ 1878 г. Помощникъ Намѣстника, Ген. Ад. Святополкъ-Мирскій, по порученію Великаго Князя, просилъ Ген. Ад. Посьета распорядиться о производствѣ изысканій для проложенія желѣзнодорожной линіи отъ Поти-Тифлисской дороги на Батумъ, такъ какъ, по убѣжденію Намѣстника, безъ проведенія такой линіи пріобрѣтеніе нами Батума останется безполезнымъ. Вопросъ былъ разсмотрѣнъ Комитетомъ Министровъ въ засѣданіи 18 Октября 1878 г., и необходимыя для производства изысканій средства тутъ же были ассигнованы. Въ томъ же Октябрѣ мѣсяцѣ Великій Князь представилъ въ существовавшій тогда особый Кавказскій Комитетъ *) подробную записку о необходимости осуществленія на Кавказѣ и въ Закавказьѣ цѣлой сѣти рельсовыхъ путей.

«Азіатскія владѣнія Турціи, писалъ Великій Князь, всегда были источникомъ ея нравственной и матеріальной силы; они представляютъ всѣ данныя для образованія сильной военной державы; съ возрастаніемъ турецкихъ силъ въ Азіи будетъ

*) Комитетъ этотъ былъ учрежденъ въ 1840 г. и существовалъ до 1882 г., послѣ чего былъ упраздненъ.

постепенно уменьшаться надобность въ ихъ отвлеченіи для охраны турецкихъ владѣній въ Европѣ. Вслѣдствіе такого оборота дѣла мы будемъ поставлены за Кавказомъ лицомъ къ лицу со всѣми силами развивающейся и устраивающейся Азіатской Турціи, поддержанной силами Англіи. Противодѣйствовать грозящей намъ съ этой стороны опасности доведеніемъ нашихъ военныхъ силъ въ Закавказскомъ краѣ до того размѣра, который можетъ потребоваться, но не можетъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, заранѣе быть опредѣленъ, немыслимо и неисполнимо безъ чрезмѣрнаго увеличенія и безъ того огромнаго военнаго бюджета по Кавказу». Поэтому, какъ находилъ Августѣйшій Намѣстникъ, для обезпеченія нашихъ закавказскихъ владѣній нужно приблизить военныя силы Россіи къ закавказской окраинѣ, что можетъ быть достигнуто только посредствомъ продолженія русской желѣзнодорожной сѣти за Кавказъ до нашей новой границы. Какова бы ни была затруднительность нашего финансоваго положенія послѣ только что окончившейся войны, русское Государство, для охраненія своихъ существеннѣйшихъ интересовъ, должно сдѣлать необходимое усиліе и исполнить это предпріятіе, не теряя времени.

Дорогами, выполненіе которыхъ отнюдь не должно быть откладываемо, Великій Князь признавалъ слѣдующія пять линій:

1) отъ Тифлиса до Баку (какъ извѣстно, принципіально уже утвержденную къ исполненію);

2) отъ Владикавказа до Петровска;

3) — Владикавказской дороги черезъ Кавказскій хребетъ до Тифлиса;

4) отъ Тифлиса до Карса,

и 5) отъ Поти-Тифлисской дороги къ Батуму.

Кромѣ перечисленныхъ линій, Великій Князь считалъ желательнымъ установить необходимость отстройки въ будущемъ еще цѣлаго ряда желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ, по Его мнѣнію, кромѣ военнаго и торговаго, еще и политическое значеніе. Къ такимъ дорогамъ Намѣстникъ относилъ рельсовые пути: отъ Петровска до Баку, отъ будущей Карской линіи до Джульфы на персидской границѣ, отъ Поти-Тифлисской дороги къ Сухуму, отъ Ростово-Владикавказской линіи до восточнаго берега Чернаго моря у Туапсе, отъ той же линіи

до Царицына и отъ Бакинской линіи къ Астарѣ или другому пункту юго-западнаго побережья Каспійскаго моря *).

Проектированная Великимъ Княземъ сѣть свидѣтельствовала о всестороннемъ изученіи потребностей Кавказа и о глубокомъ пониманіи сущности государственной задачи Россіи въ этомъ краѣ; предположенія Августѣйшаго Намѣстника легли въ основаніе плана, которымъ Правительство до самаго послѣдняго времени руководствовалось въ своихъ мѣропріятіяхъ по введенію усовершенствованныхъ путей сообщенія на разсматриваемой окраинѣ Имперіи и теперь главнѣйшія изъ указанныхъ тогда линій уже осуществлены, другія же близки къ осуществленію. Но въ то время затраты, вызываемыя исполненіемъ хотя бы однѣхъ тѣхъ дорогъ, которыя Великій Князь ставилъ на первую очередь, были трудно удовлетворимы, что не замедлило выясниться изъ объясненій новаго Министра Финансовъ, Ген. Ад. Грейга. Дѣло о кавказскихъ дорогахъ по Высочайшему повелѣнію было передано изъ Кавказскаго Комитета въ Комитетъ Министровъ, въ засѣданіи котораго Грейгъ подробно разъяснилъ положеніе финансовыхъ рессурсовъ, состоящихъ въ распоряженіи Государства для содѣйствія желѣзнодорожному строительству. По удостовѣренію Министра Финансовъ желѣзнодорожный фондъ не только не располагалъ въ то время какими либо наличными средствами, но состоялъ еще въ долгу у Государственнаго Казначейства на сумму около 120 мил. рублей. Въ виду этого, по заявленію Ген. Ад. Грейга, удовлетвореніе даже самыхъ настоятельныхъ нуждъ по желѣзнодорожной части возможно будетъ лишь по окончательномъ успокоеніи политическихъ замѣшательствъ и по осуществленіи имѣющихся въ виду финансоваго управленія кредитныхъ операцій **).

Этихъ нѣсколькихъ словъ было достаточно, чтобы охарактеризовать истинное положеніе вещей: послѣ пятаго выпуска консолидированныхъ облигацій (1875 г.) условія нашего кредита и необходимость полученія средствъ для военныхъ надобностей преградили возможность заключенія новыхъ желѣзнодорожныхъ займовъ,—а какъ только изсякъ этотъ источникъ, желѣзнодорожный фондъ, при тогдашнихъ

*) См. приложенія къ Журналамъ Комитета Министровъ за Январь 1879 г.
**) См. Журн. Ком. Мин. 9 и 16 Января 1879 г.

условіяхъ его существованія, фактически былъ осужденъ на истощеніе. Между тѣмъ предъявлявшіяся къ нему требованія не уменьшились: изъ предшествующаго изложенія видно, какія обширныя работы были отнесены или предполагались къ отнесенію на его средства. Оставалось одно—обратиться за помощью къ рессурсамъ Государственнаго Казначейства; но рессурсы эти, истощенные экстренными расходами, въ свою очередь пополнялись, какъ извѣстно, займами и выпусками кредитныхъ билетовъ. Въ подкрѣпленіе желѣзнодорожнаго фонда отпускались по большей части эти послѣдніе *), а для того, чтобы не усложнять и безъ того весьма сложныхъ расчетовъ Правительства съ желѣзнодорожными обществами по ихъ долгамъ—желѣзнодорожному фонду съ одной стороны (по ссудамъ и авансамъ) и Государственному Казначейству—съ другой (по уплатамъ процентовъ и погашенія за принятыя Правительствомъ къ реализаціи бумаги),—былъ сохраненъ въ силѣ тотъ порядокъ производства подобнаго рода расчетовъ, который былъ созданъ Рейтерномъ еще при учрежденіи фонда, несмотря на то, что къ тому времени, о которомъ идетъ рѣчь, отличіе между средствами этого послѣдняго и рессурсами Государственнаго Казначейства продолжало существовать только формально.

Такимъ образомъ, вопросъ объ удовлетвореніи желѣзнодорожныхъ надобностей въ то время стоялъ въ связи съ вопросомъ о примѣненіи столь обоюдо-остраго, съ общегосударственной точки зрѣнія, средства, какъ экстренные выпуски кредитныхъ билетовъ. Естественно, что при такомъ положеніи дѣла осмотрительность въ расходованіи суммъ, отпущенныхъ на желѣзнодорожное дѣло, являлась настоятельно необходимою, причемъ Правительство не могло упускать изъ вида, что поднятый уже ранѣе вопросъ о неотложности усиленія пропускной и провозной способности многихъ изъ существовавшихъ рельсовыхъ путей послѣ заключенія мира съ Турціею отнюдь не утратилъ своего остраго характера. Напротивъ того, опытъ войны доказалъ, что желѣзныя дороги наши, устроенныя въ одинъ путь и съ соблюденіемъ

*) Приведенный фактъ былъ засвидѣтельствованъ въ одномъ изъ позднѣйшихъ засѣданій Комитета Министровъ—23 Сентября 1880 г., по дѣлу о сооруженіи Екатеринбурго-Тюменской дороги—тогдашнимъ Управл. Мин. Финансовъ, Тайнымъ Совѣтникомъ Бунге.

возможной экономіи въ строительныхъ расходахъ, далеко не могли удовлетворять требованіямъ военной мобилизаціи, а примѣръ румынскихъ дорогъ подтвердилъ, что линіи въ одинъ путь вообще недостаточны для своевременнаго подвоза къ театру войны подкрѣпленій и военныхъ тяжестей. Между тѣмъ, конецъ 1878 и начало 1879 г., какъ уже отмѣчено выше, были, въ смыслѣ политическомъ, эпохою весьма тревожною; нужно было готовиться ко всякимъ случайностямъ; рельсовые пути, ведущіе къ западной границѣ, требовали, въ качествѣ линій, по которымъ предстояло двинуть войска въ случаѣ войны съ одною изъ западныхъ державъ, непремѣннаго и безотлагательнаго улучшенія въ смыслѣ достиженія на нихъ возможно интенсивнаго движенія. Но и другія дороги, какъ напр. Лозово - Севастопольская, Курско - Харьково - Азовская, Ростово-Владикавказская, Грязе-Орловская и др., требовали снабженія ихъ дополнительнымъ подвижнымъ составомъ, увеличенія разъѣздныхъ и запасныхъ путей, отчасти же проложенія второй пары рельсовъ и расширенія станціонныхъ построекъ. Всѣ эти потребности, какъ видно изъ предыдущей и настоящей главы, Правительство по мѣрѣ силъ старалось удовлетворять, хотя бы постепенно, справедливо сознавая, что въ томъ видѣ, въ какомъ наши дороги находились въ разсматриваемое время, онѣ не только не могли бы оказаться на должной высотѣ въ случаѣ новой войны, но и въ мирную эпоху не соотвѣтствовали видамъ Правительства и запросамъ торговли. Министръ Финансовъ, въ томъ же засѣданіи Комитета Министровъ, о которомъ только что была рѣчь, высчиталъ, что расходы, вызываемые удовлетвореніемъ всѣхъ, уже признанныхъ неотложными, потребностей по усиленію пропускной и провозной способности желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи, будутъ приблизительно *равняться суммѣ, необходимой для постройки 1,000 верстъ новыхъ рельсовыхъ путей.*

Заявленіе это привело Комитетъ Министровъ къ рѣшенію, что «проектированіе нынѣ же для Кавказа и Закавказскаго края желѣзнодорожной сѣти въ предположенныхъ Его Высочествомъ Намѣстникомъ Кавказскимъ обширныхъ размѣрахъ едва ли будетъ соотвѣтствовать ожидаемымъ въ близкомъ будущемъ къ исполненію оной средствамъ». Поэтому Комитетъ счелъ болѣе осторожнымъ, не утверждая окончательно представленной сѣти желѣзнодорож-

ныхъ сообщеній, «ограничиться по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ на Кавказѣ начертаніемъ лишь главнѣйшихъ, ближайшихъ къ исполненію мѣропріятій».

Прежде всего необходимо было сообразоваться съ состоявшимися уже, начиная съ 1875 г., Высочайшими повелѣніями, касающимися разсматриваемаго предмета: а) о выдачѣ, какъ только Министръ Финансовъ признаетъ это возможнымъ, концессіи на линію Тифлисъ—Баку, б) о производствѣ изысканій по линіи на Батумъ и в) о желательности возможно подробныхъ изслѣдованій по направленію къ персидской границѣ. Затѣмъ Комитетъ остановился на предположеніяхъ Великаго Князя Намѣстника о соединеніи Закавказья съ общею рельсовою сѣтью посредствомъ продолженія Ростово - Владикавказской дороги: а) черезъ Кавказскій хребетъ до Тифлиса и б) въ обходъ хребта на Петровскъ. Въ этомъ засѣданіи Ген. Ад. Посьетъ сообщилъ подробныя данныя о трудностяхъ, которыя, по естественнымъ условіямъ мѣстности, должны встрѣтиться при сооруженіи первой изъ упомянутыхъ линій и свое заключеніе о невозможности даже приблизительно опредѣлить заранѣе цифру ея будущей стоимости. Комитетъ пришелъ къ убѣжденію, что единственнымъ средствомъ для достиженія, въ болѣе или менѣе непродолжительномъ будущемъ, улучшеннаго сообщенія центральной Россіи съ Закавказскимъ краемъ является сооруженіе линіи Владикавказъ-Петровскъ, не представляющей естественныхъ затрудненій для постройки и требующей сравнительно некрупныхъ денежныхъ затратъ. Но при этомъ Комитетъ, согласно съ мнѣніемъ, выраженнымъ Министрами Военнымъ и Финансовъ, полагалъ, что такое продолженіе Владикавказской дороги можетъ дать дѣйствительно полезные результаты только по предварительномъ приведеніи уже отстроеннаго участка Ростовъ—Владикавказъ въ состояніе, соотвѣтствующее потребностямъ быстраго подвоза войскъ и военныхъ тяжестей.

Такимъ образомъ Комитетъ поставилъ на первую очередь сооруженіе дорогъ: 1) отъ Тифлиса до Баку и 2) отъ Поти-Тифлисской дороги до Батума, а затѣмъ полагалъ: а) по обезпеченіи реализаціи основныхъ капиталовъ двухъ упомянутыхъ линій приступить, при первой же возможности, къ проложенію рельсоваго пути между Владикавказомъ и Петровскомъ и б) по освобожденіи средствъ желѣзнодорожнаго

фонда озаботиться осуществленіемъ предположенія о соединеніи Карса и Джульфы съ общею сѣтью закавказскихъ дорогъ.

По другимъ же линіямъ, о которыхъ говорилось въ представленіи Великаго Князя,—и между прочимъ по перевальной дорогѣ черезъ Кавказскій хребетъ—Министру Путей Сообщенія было поручено, когда къ тому очистятся необходимыя средства, произвести подробныя изысканія.—19 Января 1879 г. Государь утвердилъ это положеніе Комитета.

Окончательно разрѣшить приступъ къ сооруженію Тифлисо-Бакинской дороги удалось уже въ томъ же 1879 г. Какъ извѣстно, Правительство еще въ 1876 г. вошло въ соглашеніе по этому предмету съ обществомъ Поти-Тифлисской дороги, которое приняло на себя обязательство отстроить данную линію; поэтому вопросъ о способѣ осуществленія Бакинской дороги, собственно говоря, могъ считаться уже предрѣшеннымъ, въ виду чего названному же обществу, незадолго до того, были отданы въ постройку вѣтви отъ Бакинской пристани къ нефтянымъ источникамъ Сабунчи и Сураханы, которыя впослѣдствіи должны были войти въ составъ Тифлисо-Бакинской дороги (см. выше). Вступая въ такое соглашеніе, Министръ Путей Сообщенія строго держался въ рамкахъ выработанной имъ и одобренной Высочайшею властью программы порядка осуществленія новыхъ желѣзныхъ дорогъ; согласно этой программѣ желѣзныя дороги могли быть отдаваемы или спеціально образующимся съ цѣлью ихъ постройки и эксплоатаціи компаніямъ, или же уже существующимъ обществамъ. Выборъ послѣдняго способа въ данномъ случаѣ объясняется тѣмъ, что Бакинская линія составляла естественное продолженіе Поти-Тифлисской дороги,—вся же наша предшествовавшая желѣзнодорожная практика обнаруживала постоянное стремленіе Правительства объединять въ однѣхъ рукахъ подобнаго рода предпріятія; кромѣ того во второй половинѣ семидесятыхъ годовъ это начало получило еще болѣе широкое примѣненіе въ виду Высочайшаго одобренія, котораго удостоились соображенія Ген. Ад. Грейга, помѣщенныя въ его всеподданнѣйшемъ отчетѣ по Государственному Контролю за 1876 г. и посвященныя вопросу о желательности сосредоточивать въ завѣдываніи одного управленія не только непосредственно соприкасающіяся въ своихъ конечныхъ пунк-

тахъ линіи, но и цѣлыя сѣти взаимно связанныхъ между собою рельсовыхъ путей (см выше). Господству такого взгляда въ правительственныхъ кругахъ было обязано своимъ возникновеніемъ общество Юго-Западныхъ дорогъ; отраженіе того же начала замѣтно и въ предположеніи Министра Путей Сообщенія не назначать состязанія для выдачи концессіи на Бакинскую линію, а прямо предоставить ее обществу Поти-Тифлисской дороги съ переименованіемъ расширенной такимъ путемъ компаніи въ общество дороги *Закавказской*, которому современемъ имѣлось въ виду поручить и постройку проектированной Батумской вѣтви. Тѣмъ не менѣе, при переговорахъ съ обществомъ послѣднее было предварено Ген. Ад. Посьетомъ, что въ случаѣ предъявленія имъ слишкомъ высокихъ цѣнъ Министерство будетъ вынуждено прибѣгнуть къ состязательному способу ихъ опредѣленія. Такой необходимости, однако, не представилось: общество хотя и заявило цѣны, высшія противъ тѣхъ, которыя были установлены въ 1876 г. при первоначальныхъ переговорахъ объ осуществленіи Бакинской линіи, но требованія его достаточно объяснялись общимъ возвышеніемъ цѣнъ на матеріалы и рабочія руки, а также принятымъ Правительствомъ рѣшеніемъ сдѣлать обязательнымъ для всѣхъ желѣзнодорожныхъ обществъ пріобрѣтеніе рельсовъ, желѣзныхъ частей мостовъ и всего подвижнаго состава исключительно въ Россіи. Въ конечномъ выводѣ поверстная стоимость Бакинской линіи была установлена въ размѣрѣ 63.384 р. кред.; цифра эта сравнительно высока, но въ виду отдаленности линіи отъ заводовъ и рабочихъ поселеній, а также вслѣдствіе большаго количества ожидавшихся на дорогѣ искусственныхъ сооруженій она не могла считаться преувеличенною, что подтвердилъ въ засѣданіи Комитета Министровъ, между прочимъ, и бывшій Министръ Путей Сообщенія, Инженеръ-Генералъ Мельниковъ. Средства на постройку дороги предполагалось получить посредствомъ увеличенія облигаціоннаго капитала общества Поти-Тифлисской желѣзной дороги; новыя облигаціи Правительство, по обыкновенію, оставляло за собою, присвоивъ имъ казенную гарантію. Такимъ образомъ, общество полностью получало на-руки капиталъ, нужный для осуществленія линіи,—жертва, которая, при тогдашнемъ финансовомъ положеніи Россіи, не могла не считаться тяжелою, но съ другой стороны, какъ это убѣдительно доказалъ въ своемъ пред-

ставленіи Великій Князь Намѣстникъ Кавказскій, представлялась необходимою въ видахъ охраны высшихъ интересовъ Государства.

Выработанный для обществъ Закавказской дороги новый уставъ содержалъ въ себѣ одну особенность, на которой стоитъ остановиться: имъ запрещалось обществу заключать оптовый подрядъ на все предпріятіе по сооруженію Тифлисо-Бакинской дороги. Общество весьма настойчиво добивалось дозволенія воспользоваться при постройкѣ дороги именно этимъ способомъ, который, по объясненію компаніи, обезпечилъ бы общество отъ вѣроятныхъ въ столь рискованномъ предпріятіи убытковъ, вызываемыхъ неисправностями отдѣльныхъ подрядчиковъ, но Комитетъ не призналъ возможнымъ измѣнить разъ принятое рѣшеніе. Причина отказа заключалась въ томъ, что, согласно взгляду Комитета, пріобрѣтеніе при сооруженіи Бакинской линіи особыхъ прибылей, сопряженныхъ съ предоставленіемъ постройки одному оптовому подрядчику, «не свойственно характеру уже существующаго желѣзнодорожнаго общества, главная цѣль котораго должна заключаться въ томъ, чтобы хорошею постройкою положить прочное основаніе выгодной эксплоатаціи линіи». Независимо отъ этого Комитетъ признавалъ, что Бакинскій участокъ, примыкая съ одной стороны къ существующей Поти-Тифлисской дорогѣ и черезъ нее къ Черному морю, а съ другой—къ лучшему Каспійскому порту (Баку), будетъ находиться, въ отношеніи подвоза необходимыхъ для проложенія рельсоваго пути матеріаловъ, въ условіяхъ вполнѣ благопріятныхъ по сравнительной дешевизнѣ воднаго пути и, наконецъ, что правленіе общества, имѣя дѣло, вмѣсто одного оптоваго предпринимателя, съ нѣсколькими частными подрядчиками, можетъ легко обезпечить правильность исполненія подрядовъ особыми залогами *).

Приведенная аргументація заслуживаетъ вниманія потому, что ею выражался разъ навсегда усвоенный Комитетомъ взглядъ; запретительное постановленіе относительно оптовыхъ

---

*) Уставъ общества Закавказской дороги утвержденъ Государемъ 22 Октября 1879 г. Дорога до Баку, протяженіемъ въ 520 верстъ, открыта для движенія въ Маѣ 1883 г.

подрядовъ стало съ тѣхъ поръ въ видѣ правила включаться въ послѣдующіе уставы желѣзнодорожныхъ компаній *).

Относительно вѣтви къ Батуму въ разсматриваемомъ 1879 г. не было принято никакого окончательнаго рѣшенія, несмотря на то, что Министръ Путей Сообщенія представилъ свои соображенія о выборѣ направленія для нея даже ранѣе, чѣмъ внесъ въ Комитетъ Министровъ дѣло о Бакинской дорогѣ. Линію предполагалось начать у ст. Самтреди, Поти-Тифлисской дороги; по мнѣнію Генералъ-Адъютанта Посьета, при выбранномъ направленіи, та часть Гурійскаго края, которая прорѣзана шоссейными дорогами, имѣла бы удобное сообщеніе съ желѣзнодорожною линіею; кромѣ того указанное направленіе представило бы немаловажныя выгоды и съ военной точки зрѣнія, въ виду отдаленности линіи отъ моря почти на всемъ ея протяженіи. Раздѣляя этотъ взглядъ, Комитетъ замѣтилъ однако, что, прежде чѣмъ говорить о Батумской дорогѣ, необходимо, для точнаго соблюденія выраженной въ 1876 г. Высочайшей воли, обезпечить осуществленіе линіи Тифлисъ—Баку; кромѣ того, Министръ Финансовъ считалъ преждевременнымъ разрѣшеніе линіи ранѣе утвержденія для нея подробной расцѣночной вѣдомости, еще не представленной тогда Министромъ Путей Сообщенія. На журналѣ Комитета Государь Императоръ, 22 Іюня 1879 г., сдѣлалъ Собственноручную Высочайшую отмѣтку: «**Согласенъ, но желаю, чтобы дѣло и о Батумской желѣзной дорогѣ было рѣшено вслѣдъ за Бакинскою**».

Заботы Правительства объ увеличеніи провозоспособности нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

Разрѣшеніемъ Бакинской дороги ограничивается дѣятельность Комитета Министровъ по разрѣшенію постройки новыхъ желѣзнодорожныхъ линій въ 1879 г.; за то вопросъ объ улучшеніи условій провозоспособности нашихъ рельсовыхъ сообщеній, такъ часто поднимавшійся во второй половинѣ семидесятыхъ годовъ, продолжалъ сосредоточивать на себѣ вниманіе Комитета Министровъ и въ разсматриваемомъ году.

---

*) По дѣлу Закавказской дороги это постановленіе въ первый разъ было подробно мотивировано въ журналѣ, но самое запрещеніе заключать оптовый подрядъ уже было примѣнено прежде—къ обществу Московско-Брестской дороги, когда ему въ 1876 г. было разрѣшено увеличеніе облигаціоннаго капитала и была дарована гарантія на акціи (см. выше).

Этому способствовала, главнымъ образомъ, энергическая дѣятельность желѣзнодорожной Коммисіи Графа Баранова, которая, выдѣливъ изъ себя нѣсколько подкоммисій, работавшихъ на мѣстахъ, накапливала мало по малу обширный матеріалъ для сужденій объ эксплоатаціонныхъ условіяхъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ и о финансовомъ положеніи русскихъ желѣзнодорожныхъ компаній. Главную задачу Коммисіи Графъ Барановъ видѣлъ въ выработкѣ общаго желѣзнодорожнаго законодательства, отсутствіе котораго, по его убѣжденію, было причиною неурядицы, замѣчаемой въ нашемъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ; для выполненія такой задачи необходимо было обождать окончанія подготовительныхъ работъ подкоммисій, но обращать вниманіе Правительства на частные недостатки, обнаруживающіеся въ управленіи отдѣльныхъ линій, и предлагать мѣры къ ихъ устраненію Графъ Барановъ началъ съ первыхъ же лѣтъ открытія дѣйствій Коммисіи. Въ 1879 г. онъ, между прочимъ, представилъ Государю всеподданнѣйшій докладъ, въ которомъ объяснялъ, что недостаточное обустройство нашихъ южныхъ линій (Козлово-Воронежско-Ростовской, Курско-Харьково-Азовской, Харьково-Николаевской и Донецкой) весьма вредно отражается какъ на ходѣ свеклосахарной промышленности въ Кіевской, Полтавской и Подольской губерніяхъ, гдѣ свеклосахарные заводы терпятъ недостатокъ въ топливѣ, такъ и на успѣшности подвоза хлѣбныхъ грузовъ къ нашимъ южнымъ портамъ. Въ томъ же докладѣ Графъ Барановъ утверждалъ, что головной участокъ Либаво-Роменской дороги далеко не удовлетворяетъ всѣмъ нуждамъ нашей отпускной торговли и что залежи хлѣбныхъ грузовъ представляютъ на указанной линіи обычное явленіе, на устраненіи котораго въ самомъ непродолжительномъ времени Правительство всѣми мѣрами должно настаивать.

Комитетъ Министровъ съ особымъ вниманіемъ отнесся къ этому докладу, переданному по Высочайшему повелѣнію на его разсмотрѣніе. Сущность сужденій, высказанныхъ Комитетомъ по затронутымъ въ докладѣ вопросамъ, заключалась въ слѣдующемъ.

Основною причиною періодически повторяющихся, въ теченіе 10 послѣднихъ лѣтъ, залежей на нашихъ дорогахъ грузовъ и несоотвѣтствія провозоспособности дорогъ количеству предъявляемыхъ къ перевозкѣ товаровъ представляется

принятый у насъ способъ постройки рельсовыхъ путей. При господствовавшемъ стремленіи по возможности удешевить сооруженіе такихъ путей—стремленіи, обусловленномъ признаніемъ необходимости возможно быстраго развитія рельсовой сѣти,—большинство дорогъ было устраиваемо при незначительномъ количествѣ подвижнаго состава, одной парѣ рельсовъ и недостаточныхъ разъѣздныхъ путяхъ. Если принять при этомъ во вниманіе несуществованіе на первое время опытнаго персонала для эксплоатаціи линій и желѣзнодорожной администраціи, то представляется весьма естественнымъ, что дороги наши не всегда могли удовлетворять потребностямъ движенія и что, несмотря на предпринимавшееся отъ времени до времени усиленіе перевозочной способности отдѣльныхъ линій, потребности развивающейся торговли постоянно опережали осуществленіе мѣръ къ ихъ устройству. При такихъ обстоятельствахъ экстраординарныя требованія, предъявленныя дорогамъ въ военное время, въ связи съ усиленнымъ вывозомъ за границу и блокадою южныхъ портовъ, вызвали сѣтованія и жалобы промышленнаго сословія, не прекращающіяся и донынѣ; съ открытіемъ же Донецкой каменноугольной дороги, прибавившей сосѣднимъ дорогамъ новый разрядъ грузовъ, недостаточность и неустройство южныхъ дорогъ проявились еще съ большею силою. Порождаемыя такимъ положеніемъ нашихъ рельсовыхъ сообщеній необезпеченность торговыхъ сдѣлокъ, затрудненія для земледѣльческой и заводской промышленности въ своевременномъ вывозѣ съ мѣстъ производства продолжительнымъ и упорнымъ трудомъ добытыхъ продуктовъ не только, по мнѣнію Комитета, тягостно отзываются на успѣхахъ нашихъ въ соперничествѣ на европейскихъ рынкахъ съ государствами, подобно намъ вывозящими сырыя и полуобработанныя издѣлія, но и неоспоримо имѣютъ крайне вредное вліяніе на развитіе благосостоянія всей страны. Поэтому безотлагательное усиленіе какъ пропускной, такъ и перевозочной способности нашихъ желѣзныхъ дорогъ представляется, по убѣжденію Комитета, дѣломъ первостепенной государственной важности. Чтобы достигнуть намѣченной цѣли Правительству предстоитъ немедленно принять самыя энергическія и быстрыя мѣры не только улучшеніемъ дорогъ новыми устройствами и усиленіемъ подвижнаго ихъ состава, но и введеніемъ болѣе правильнаго распорядка въ пользова-

ніи существующими перевозочными средствами. Нѣтъ сомнѣнія, что за послѣднее время, благодаря стараніямъ Министерства Путей Сообщенія, въ этомъ отношеніи уже сдѣланъ починъ *), но Правительство не должно въ данномъ случаѣ останавливаться на полъ-пути и обязано самымъ энергическимъ образомъ продолжать начатое уже усовершенствованіе рельсовой сѣти Имперіи **).

Это положеніе Комитета, одобренное Государемъ 9 Февраля, дало новый толчокъ дѣятельности Министерства Путей Сообщенія въ указанномъ направленіи: въ 1879 г., не говоря о частичныхъ улучшеніяхъ, разрѣшенныхъ Комитетомъ Министровъ по отдѣльнымъ дорогамъ на средства, получавшіяся путемъ реализаціи дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталовъ ***), былъ рѣшенъ вопросъ о проложеніи второй пары рельсовъ на всемъ протяженіи Харьково-Николаевской желѣзной дороги. При разсмотрѣніи этого дѣла Комитетъ высказалъ, что только такая мѣра можетъ привести Харьково-Николаевскую дорогу въ положеніе, которое удовлетворяло бы какъ потребностямъ торговли, такъ и надобностямъ военнаго вѣдомства; всякая же затрата на улучшеніе названной линіи безъ связи съ работами, необходимыми для укладки втораго пути на всемъ протяженіи дороги, неизбѣжно поведетъ къ непроизводительному расходованію денежныхъ средствъ ****). Стоимость втораго пути имѣла быть отнесена на

---

*) Въ разсматриваемомъ засѣданіи Комитета Ген. Ад. Посьетъ, въ доказательство того, что Министерство Путей Сообщенія, по мѣрѣ отпускавшихся денежныхъ средствъ, дѣятельно усиливало пропускную способность отдѣльныхъ линій, приводилъ общіе результаты работы всей нашей рельсовой сѣти за послѣдніе года. Оказывалось, что въ годъ войны (1877) наши дороги перевезли—кромѣ войскъ, войсковыхъ тяжестей и орудій—болѣе товаровъ, чѣмъ въ какой либо изъ предшествовавшихъ годовъ; въ 1878 же году, при помощи дальнѣйшихъ улучшеній въ обустройствѣ нѣкоторыхъ линій, количество перевезенныхъ (до 1 Декабря) пассажировъ было на 6 мил. человѣкъ, а грузовъ—на 251 мил. пуд. болѣе, чѣмъ за тотъ же періодъ 1877 г.

**) См. Журн. Ком. Мин. 30 Января и 6 Февраля 1879 г.

***) Дозволено было увеличить облигаціонные капиталы обществъ желѣзныхъ дорогъ: Ростово-Владикавказской на 726.267 р. кред. нариц.—для устройства насыпи и новаго моста на разливѣ близъ главнаго русла р. Дона, а также для расширенія мастерскихъ (Выс. утв. 16 Марта 1879 г. пол. Ком. Мин.) и Оренбургской—на 4 мил. р. для производства различныхъ дополнительныхъ работъ по линіи и окончанія моста черезъ Волгу (Выс. утв. 6 Іюля). Кромѣ того, согласно Высоч. повелѣнію 30 Ноября того же года, разрѣшенъ отпускъ 540.000 р. за счетъ желѣзнодорожнаго фонда для приведенія Бендеро-Галацкой дороги въ состояніе, удовлетворяющее правильности и безопасности движенія.

****) См. Журн. Ком. Мин. 6 и 13 Марта 1879 г.

дополнительный облигаціонный капиталъ; точная цифра ея должна была опредѣлиться впослѣдствіи, по составленіи подробной расцѣночной вѣдомости.

Ту же цѣль—облегченіе условій передвиженія грузовъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ—преслѣдовала другая мѣра, принятая въ 1879 г. и заключавшаяся въ окончательномъ закрѣпленіи за желѣзнодорожными обществами обязанности вступать въ прямое сообщеніе съ линіями, соприкасающимися съ эксплоатируемыми ими дорогами. Уже съ начала второй половины 70-хъ годовъ постановленія въ этомъ смыслѣ, какъ было указано выше, стали попадаться въ правилахъ, которыя вырабатывались для нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ компаній, получавшихъ разрѣшеніе увеличить свои облигаціонные капиталы. Затѣмъ въ 1878 г. Ген. Ад. Графъ Барановъ, въ виду наплыва грузовъ на станціи—преимущественно южныхъ желѣзныхъ дорогъ,—наплыва, вызваннаго закрытіемъ для торговли, во время войны, нашихъ черноморскихъ портовъ, возбудилъ вопросъ о необходимости опредѣлить постоянныя нормы обмѣна вагоновъ между дорогами, обслуживающими этотъ раіонъ. Комитетъ Министровъ призналъ, однако, что распредѣленіе числа поѣздовъ на дорогахъ и порядокъ обмѣна вагоновъ зависитъ отъ множества измѣняющихся условій и поэтому создать какія либо общія нормы для подобнаго рода обмѣна было бы дѣломъ весьма затруднительнымъ. Считая, тѣмъ не менѣе, вмѣстѣ съ Графомъ Барановымъ, необходимымъ не ставить передачу грузовъ съ одной дороги на другую въ исключительную зависимость отъ произвола компаній, Комитетъ предоставилъ Министру Путей Сообщенія, въ видѣ временной мѣры, разрѣшать своею властью недоразумѣнія, могущія возникнуть между желѣзнодорожными обществами по поводу обмѣна или невозврата вагоновъ, принадлежащихъ той или иной компаніи. Это положеніе Комитета получило Высочайшее утвержденіе 24 Марта 1878 г. Вскорѣ потомъ упомянутый вопросъ былъ окончательно регулированъ во всемъ его объемѣ: Высочайше утвержденнымъ 5 Іюня 1879 г. положеніемъ Комитета Министровъ было постановлено, въ видѣ общаго для всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ правила, что желѣзнодорожныя компаніи обязаны вступать—по перевозкѣ пассажировъ и грузовъ, а также по передачѣ и обмѣну вагоновъ—въ прямое сообщеніе со всѣми желѣзными дорогами, которыя, примыкая

къ дорогамъ и вѣтвямъ такихъ компаній, по требованію Правительства или по собственной иниціативѣ, пожелали бы вступить съ ними въ соглашеніе. Если бы, затѣмъ, такого соглашенія не послѣдовало, то Министру Путей Сообщенія предоставлялось собственною властью опредѣлять обязательныя для обѣихъ сторонъ основанія для него. Кромѣ того, на общества возлагались обязанности: а) за опредѣленное вознагражденіе перевозить грузы въ вагонахъ, принадлежащихъ грузоотправителямъ или другимъ обществамъ, и б) съ проложеніемъ вторыхъ путей пропускать по нимъ поѣзда другихъ дорогъ въ полномъ составѣ;—словомъ, требованія, которыя въ теченіе 1876—1878 г.г. предъявлялись только нѣкоторымъ компаніямъ, съ средины 1879 г. оказались распространенными на всѣ безъ исключенія желѣзнодорожныя общества. Это былъ еще одинъ лишній шагъ на пути усиленія правительственнаго воздѣйствія на администрацію частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній;—убѣжденіе въ необходимости такого воздѣйствія, какъ видно, все болѣе и болѣе вкоренялось въ сознаніи правящихъ круговъ.

Въ томъ же направленіи шла дѣятельность Комитета Министровъ по разрѣшенію желѣзнодорожныхъ вопросовъ и въ слѣдующемъ 1880 году: на первомъ планѣ, какъ и прежде, стояли заботы о скорѣйшемъ завершеніи уже начатой работы по улучшенію условій перевозки пассажировъ и грузовъ. Несмотря на возникавшія отъ времени до времени разногласія между Министерствомъ Путей Сообщенія и желѣзнодорожной Коммисіей Графа Баранова, разногласія эти, какъ касавшіяся по большей части лишь вопроса о большей или меньшей точности и достовѣрности данныхъ, полученныхъ относительно степени благоустройства той или иной линіи, не мѣшали совмѣстной работѣ обоихъ учрежденій, направленной къ достиженію одной общей цѣли. Ген. Ад. Посьетъ, также какъ и Графъ Барановъ, прекрасно видѣлъ несовершенства постановки у насъ желѣзнодорожнаго дѣла и, въ частности, несоотвѣтствіе техническаго обустройства почти всѣхъ нашихъ линій тѣмъ требованіямъ, которыя предъявляли къ нимъ промышленные и торговые интересы страны; онъ по мѣрѣ возможности принималъ мѣры къ устраненію замѣченныхъ недостатковъ и если дѣло это не всегда подвигалось впередъ съ тою быстротою, которую можно было желать, то причиной тому, по объясненію самого Министра

Путей Сообщенія, являлись: особая сложность предварительныхъ изысканій и расчетовъ по усовершенствованію условій движенія на отдѣльныхъ дорогахъ, а также необходимость достигать каждый разъ соглашенія съ желѣзнодорожными компаніями, склонить которыя къ умѣренности въ требованіяхъ пособій на этотъ предметъ отъ Правительства не всегда представлялось легкимъ. Тѣмъ не менѣе дѣло все-таки не останавливалось и плоды правительственной работы обнаружились уже къ 1878 г., когда на нашихъ дорогахъ были замѣчены несомнѣнные признаки развитія движенія (см. помѣщенное выше свидѣтельство Министра Путей Сообщенія). Въ 1880 г. Правительство съ прежнею энергіею продолжало заботиться о дальнѣйшихъ усовершенствованіяхъ въ этомъ направленіи. Особое вниманіе было обращено на дороги южныя и юго-западныя, а также на Либаво-Роменскую линію. Въ Мартѣ 1880 г. Министръ Путей Сообщенія внесъ въ Комитетъ Министровъ представленіе, въ которомъ объяснялъ, что составленіе подробныхъ расцѣночныхъ вѣдомостей для будущихъ работъ по этимъ линіямъ, на необходимость увеличенія провозоспособности которыхъ еще въ 1879 г. обращалъ вниманіе Графъ Барановъ, уже близится къ концу, но что и до окончанія разработки этого общаго вопроса было бы возможно разрѣшить обществамъ желѣзныхъ дорогъ Харьково-Николаевской, Лозово-Севастопольской, Курско-Харьково-Азовской и Либаво-Роменской, къ которымъ Министръ Путей Сообщенія присоединялъ еще и дорогу Уральскую, усилить свой подвижной составъ, а также заказать необходимые для увеличенія въ будущемъ ихъ пропускной способности рельсы. Эту мѣру одобрилъ и Министръ Финансовъ, который считалъ ее особенно цѣлесообразной въ видахъ поддержанія дѣятельности отечественныхъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ, ощущавшихъ въ то время недостатокъ въ заказахъ; Комитетъ также призналъ ее вполнѣ своевременной и постановилъ произвести предположенные заказы за счетъ имѣющихъ быть выпущенными впослѣдствіи дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталовъ названныхъ выше желѣзнодорожныхъ компаній *).

Затѣмъ по Харьково-Николаевской дорогѣ Министру

*) См. Журн. Ком. Мин. 18 и 24 Марта 1880 г.; Журналъ этотъ удостоился Высочайшаго утвержденія 28 Марта.

Путей Сообщенія удалось еще въ томъ же году представить законченный планъ надлежащаго обустройства всей линіи, со включеніемъ прокладки втораго пути, рѣшенной въ принципѣ въ предшествовавшемъ году. Планъ этотъ въ отношеніи стоимости работъ былъ составленъ особою техническою коммисіею и обсужденъ совѣщаніемъ изъ высшихъ чиновъ Министерства Путей Сообщенія, послѣ чего онъ подвергся подробному разсмотрѣнію въ Комитетѣ Министровъ, который въ общемъ одобрилъ его, но сократилъ расходы по нѣкоторымъ статьямъ расцѣночной вѣдомости. Въ конечномъ выводѣ всѣ предстоявшія затраты: на проложеніе второй пары рельсовъ, на увеличеніе количества подвижнаго состава, на работы по усиленію водоснабженія и по расширенію мастерскихъ и т. п. были исчислены въ суммѣ 9.051.003 р. кред.; покрыть ихъ, какъ указано выше, было предположено выпускомъ дополнительныхъ облигацій; къ суммѣ этого выпуска было рѣшено присоединить еще и рессурсы, ассигнованные и уже частью выданные обществу за прежде произведенныя работы, а также суммы, причитавшіяся съ общества въ уплату за отпущенные ему Правительствомъ рельсы и подвижной составъ изъ казенныхъ заказовъ. Общая цифра облигаціоннаго займа была въ виду этого увеличена до 26.787.294 р. кред. *).

Весьма существенныя улучшенія проектированы были также для Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги; правленіе общества само убѣдилось въ недостаточности пропускной способности линіи, особенно вслѣдствіе усилившейся въ 1878—1879 г.г. перевозки по ней каменнаго угля изъ мѣстныхъ и заграничныхъ копей; поэтому оно предположило устроить второй путь на протяженіи $28^1/_2$ верстъ, между ст. Ченстоховъ и Мышковъ, обзавестись достаточнымъ количествомъ подвижнаго состава и произвести переустройство нѣкоторыхъ станцій и разъѣздовъ. На покрытіе расходовъ общество имѣло въ виду выпустить облигаціонный заемъ, въ цифру котораго оно соглашалось включить и стоимость потребованныхъ около того же времени отъ общества Военнымъ Министромъ улучшеній въ провозоспособности Варшавско-Вѣнской дороги съ точки зрѣнія военныхъ надобностей. Особенность проектированнаго облигаціоннаго займа (на 9.600.000 р. кред. дѣйств.)

*) См. Журн. Ком. Мин. 3 и 10 Іюня 1880 г.

заключалась въ томъ, что для производства его общество не прибѣгало къ помощи Правительства и выпускало облигаціи отъ своего имени, даже не испрашивая имъ правительственной гарантіи.

Общество Варшавско - Вѣнской дороги вообще было однимъ изъ немногихъ русскихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, финансовое положеніе которыхъ могло считаться вполнѣ удовлетворительнымъ, несмотря даже на то, что казна не обезпечила его доходовъ. Дѣла компаніи велись весьма расчетливо, подтвержденіемъ чему могло служить, напр., то обстоятельство, что, получивъ въ 1878 г. около 1.400.000 р. чистаго дохода, остававшагося, по уставу, въ распоряженіи акціонеровъ, общее собраніе постановило выдать дивидендъ только по $5^1/_2$ р. на акцію, остальную же сумму отчислить въ особый, т. н. реновацiонный, капиталъ, назначенный на пополненіе подвижнаго состава *). Комитетъ Министровъ, считая, что при такомъ хозяйственномъ веденіи дѣла нѣтъ повода опасаться за интересы держателей облигацій, не встрѣтилъ препятствій къ выпуску послѣднихъ самимъ обществомъ, уже ранѣе реализовавшимъ съ полнымъ успѣхомъ цѣлыя пять серій подобныхъ же облигацій **).

Въ томъ же 1880 г. былъ законченъ расчетъ Правительства съ Главнымъ Обществомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ по произведеннымъ названною компаніею за время съ 1877 по 1879 г. обширнымъ дополнительнымъ работамъ на эксплоатируемыхъ Обществомъ линіяхъ.

Высочайше утвержденнымъ 3 Сентября 1877 г. положеніемъ Комитета Министровъ Главному Обществу, для укладки втораго пути между Москвою и г. Ковровымъ (по Нижегородской дорогѣ), былъ разрѣшенъ выпускъ облигацій—третій—на сумму 3.092.000 р. кред. дѣйств. ***); облигаціи эти Правительство обязалось оставить за собою и тогда же выдало Обществу полностью всю причитавшуюся по нимъ сумму, составившую въ металлической валютѣ 1.998.202 р.

---

*) См. предст. М-ра П. С. въ Ком. Мин. отъ 10 Апрѣля 1880 г. за № 5064.

**) Государь утвердилъ положеніе Комитета 18 Апрѣля 1880 г.

***) Первые два выпуска облигацій произведены были, какъ извѣстно, одинъ—въ 1858 г. на сумму 35 мил. руб., а второй—въ 1861 г. передъ самымъ пересмотромъ устава Общества; послѣдній окончился неудачею: по немъ удалось реализовать всего 2.359.625 р. (см. томъ I настоящаго очерка, гл. III).

Затѣмъ, уже въ 1880 г. Совѣтъ управленія Главнаго Общества обратился къ Министру Финансовъ съ просьбою разрѣшить Обществу четвертый выпускъ облигацій, на сумму около 10.000.000 р., для покрытія расходовъ по устройству втораго пути отъ Динабурга до Вержболова, на пріобрѣтеніе дополнительнаго подвижнаго состава для Варшавской дороги и Нижегородской линіи, а также на пополненіе оборотнаго капитала этихъ дорогъ; при этомъ Совѣтъ предполагалъ выпустить облигаціи распоряженіемъ самого Общества, а не Правительства, какъ практиковалось въ послѣднее время. Ген. Ад. Грейгъ согласился на испрашиваемую комбинацію подъ тѣмъ условіемъ, чтобы размѣръ новаго займа былъ увеличенъ на сумму, которая потребуется для уплаты долга Общества Правительству по третьему выпуску облигацій; Совѣтъ управленія принялъ это условіе, послѣ чего были выработаны для предстоявшаго займа слѣдующія главныя основанія:

Нарицательная цѣна облигацій опредѣляется въ 125 р. мет. (500 франковъ=20 фунт. стерл.=402 прусскихъ марки=236 голл. гульд.); облигаціи приносятъ 3% дохода, который гарантируется русскимъ Правительствомъ; погашеніе ихъ производится въ теченіе 70 лѣтъ; банкиры, взявшіеся реализовать заемъ, пріобрѣтаютъ эти облигаціи по цѣнѣ 332 франка за облигацію въ 500 франковъ и уплачиваютъ слѣдующія съ нихъ суммы въ теченіе 6 мѣсяцевъ по опредѣленному курсу $259^{3}/_{4}$ франка за 100 р. кред.

Министръ Финансовъ *) въ своемъ отзывѣ заявилъ, что онъ считаетъ такія условія «весьма выгодными, ибо предложенная банкирами цѣна 332 франка за 3% облигацію въ 500 франковъ, принимая въ расчетъ размѣръ ежегоднаго погашенія, соотвѣтствуетъ цѣнѣ 5% облигаціи al pari, и годовые платежи интересовъ и погашенія на 1.000.000 р. мет. дѣйствительно вырученнаго капитала составятъ 51.711 р. 85 к. мет., тогда какъ при выпускѣ 5% облигацій по 96 за 100 (т. е. при условіяхъ, которыя соблюдало въ послѣднее время Правительство при выпускѣ облигацій своимъ распоряженіемъ) платежи эти на каждый милліонъ рублей составили бы 53.853 р. 28 к. въ годъ» **). Въ виду столь благопріятнаго

*) Съ 27 Октября 1880 г. этотъ постъ занялъ Дѣйств. Тайн. Сов. Абаза.
**) См. предст. М-ра Ф. въ Ком. Мин отъ 10 Декабря 1880 г. за № 14038.

отзыва, испрашиваемый заемъ былъ разрѣшенъ Обществу на указанныхъ выше условіяхъ; нарицательная сумма его опредѣлилась въ 13.147.000 р. мет. нар. Въ обоихъ приведенныхъ случаяхъ Правительство отступило, такимъ образомъ, отъ принятой имъ съ начала семидесятыхъ годовъ порядка—реализаціи желѣзнодорожныхъ акцій именемъ казны. Шагъ этотъ объясняется особо благопріятными условіями, на которыхъ оказалось возможнымъ осуществить обѣ эти операціи средствами самихъ компаній. Цѣль, которую преслѣдовало Правительство, принимая на себя реализацію облигаціонныхъ займовъ, заключалась въ предотвращеніи возможности пониженія курса желѣзнодорожныхъ бумагъ, — явленія, которое могло бы имѣть крайне невыгодныя послѣдствія для нашего кредита; но въ обоихъ разсматриваемыхъ случаяхъ заключеніе облигаціонныхъ займовъ непосредственно желѣзнодорожными обществами не могло уронить стоимости нашихъ правительственныхъ цѣнностей: облигаціямъ Варшавско-Вѣнской дороги вовсе не присвоивалось правительственной гарантіи, а эмиссіонная цѣна облигацій Главнаго Общества, какъ разъяснилъ Министръ Финансовъ, была выгодна съ точки зрѣнія поддержанія кредита русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Кромѣ того, путемъ заключенія послѣдняго займа, Правительству возмѣщались расходы по оплатѣ предшествовавшаго—третьяго—выпуска облигацій Главнаго Общества; наконецъ съ разрѣшеніемъ обоихъ разсматриваемыхъ займовъ являлась возможность, безъ непосредственныхъ пожертвованій со стороны казны, достигнуть усиленія движенія по тремъ изъ наиболѣе важныхъ артерій нашихъ рельсовыхъ сообщеній,—дорогъ: Варшавско-Вѣнской, С.-Петербурго-Варшавской и Нижегородской.

Новыя линіи, разрѣшенныя къ постройкѣ въ 1880 г.

Комитетъ Министровъ въ 1880 г. удѣлялъ вниманіе также и вопросамъ о сооруженіи новыхъ желѣзныхъ дорогъ, но, какъ было установлено еще программою Статсъ-Секретаря Рейтерна, изъ числа лишь безусловно неотложныхъ. Къ нимъ принадлежала прежде всего *вѣтвь отъ Поти-Тифлисской дороги къ Батуму*, поставленная на первую очередь Личнымъ распоряженіемъ Государя Императора (см. выше). По составленіи для нея расцѣночной вѣдомости строительная стоимость ея опредѣлилась въ 62.208 р. кред. на версту; направленіе отъ ст. Самтреди,

Поти-Тифлисской линіи, уже было избрано въ 1879 г.; отдача новой линіи въ постройку обществу Закавказской дороги, въ виду отмѣченныхъ ранѣе сужденій Комитета, также могла считаться предрѣшенною. Окончательное разрѣшеніе на приступъ къ сооруженію дороги (протяженіемъ въ 105 верстъ) было дано Государемъ, согласно заключенію Комитета Министровъ, 6 Іюня 1880 года.

Къ тому же времени относится разрѣшеніе постройки *Закаспійской* дороги, признанной необходимою въ виду предпринятаго похода въ Текинскій оазисъ. Дѣло это не восходило на разсмотрѣніе Комитета Министровъ и велось исключительно Военнымъ вѣдомствомъ. На устройство линіи (отъ Михайловскаго залива до Кизилъ-Арвата, протяженіемъ около 220 верстъ) было ассигновано 3.062.361 р. или по 13.919 р. на версту; строителемъ дороги былъ назначенъ Генералъ-Лейтенантъ Анненковъ.

Не менѣе неотложнымъ представлялось рѣшеніе вопроса о продолженіи Константиновской дороги до Азовскаго моря: необходимость такого продолженія была установлена еще при разсмотрѣніи проекта сѣти 1870 г. (см. главу II настоящаго тома). Нѣсколько позднѣе выходъ къ Азовскому морю грузамъ Константиновской дороги предполагалось доставить посредствомъ постройки вѣтви къ Маріуполю отъ Мелитопольской дороги, включенной въ сѣть 1873 г., но не дождавшейся осуществленія, несмотря на то, что желательность ея была подтверждена Комитетомъ Министровъ въ 1875 г. Мысль о выходѣ для Константиновской дороги къ Азовскому морю не была однако оставлена, но предположеніямъ о сооруженіи съ этою цѣлью особой линіи не могло быть дано хода въ виду объявленнаго въ 1876 г. Высочайшаго повелѣнія о временномъ прекращеніи постройки новыхъ дорогъ. Тѣмъ не менѣе, настоятельность разрѣшенія этого вопроса все болѣе и болѣе давала себя чувствовать: Константиновская дорога, въ томъ видѣ, въ какомъ она продолжала существовать, не могла окупать себя и служила бременемъ для Правительства *).

---

*) Въ 1873 г. обществу Константиновской дороги, по всеподданнѣйшему докладу Министра Финансовъ, была выдана ссуда въ 191.250 р. для образованія оборотнаго капитала, а Высочайше утвержденными 22 Октября 1876 и 8 Октября 1877 г. положеніями Комитета Министровъ были разрѣшены обществу двѣ новыя ссуды: въ 300.000 р. и въ 130.000 р. на покрытіе дефицитовъ отъ эксплоатаціи.

Бывшій Министръ Финансовъ (Рейтернъ) рѣшился испросить всеподданнѣйшимъ докладомъ соизволеніе Государя на принятіе хотя бы подготовительныхъ мѣръ къ осуществленію въ будущемъ линіи къ Маріуполю. На первое время было Высочайше разрѣшено (18 Іюля 1877 г.) предоставить обществу Константиновской дороги постройку 19-ти-верстнаго головнаго участка этой линіи, отъ ст. Еленовки до с. Ольгинскаго, съ выдачею обществу соотвѣтствующей стоимости этого участка ссуды изъ желѣзнодорожнаго фонда. Позднѣе, въ Іюнѣ 1878 г., Министръ Путей Сообщенія внесъ въ Комитетъ Министровъ представленіе: а) о передачѣ обществу Константиновской желѣзной дороги, на подрядномъ правѣ, производства нѣкоторыхъ предварительныхъ работъ по проектированному продолженію Маріупольской дороги отъ с. Ольгинскаго до Азовскаго моря (по устройству полотна, телеграфнаго сообщенія, нѣкоторыхъ переѣздовъ и станціонныхъ построекъ) и б) о предоставленіи тому же обществу сооруженія землянаго полотна для 12-ти-верстной линіи, имѣющей соединить Константиновскую дорогу съ Донецкою—у ст. Криничной этой послѣдней дороги, съ назначеніемъ для этой цѣли 694.000 р., ассигнованныхъ по Высочайшему повелѣнію для занятія работами военноплѣнныхъ турокъ. Всѣ остальныя работы, необходимыя для полнаго обустройства упомянутой 12-ти-верстной соединительной вѣтви Криничная—Ясиноватая, возлагались на общество Донецкой дороги, которое обязывалось произвести ихъ на собственныя средства. При обсужденіи этихъ предположеній, получившихъ одобреніе Комитета Министровъ въ засѣданіи 27 Іюня 1878 г. и затѣмъ утвержденныхъ Государемъ, Комитетъ выслушалъ заявленіе тогдашняго Государственнаго Контролера, Ген. Ад. Грейга, который, развивая уже ранѣе высказанную имъ (во всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 1876 г.; см. выше) мысль о пользѣ сосредоточенія рельсовыхъ путей въ рукахъ сравнительно крупныхъ компаній, доказывалъ, что дальнѣйшее самостоятельное существованіе общества Константиновской дороги, въ виду незначительности эксплоатируемой имъ линіи и затруднительнаго финансоваго положенія компаніи, едва ли представляется цѣлесообразнымъ. По мнѣнію Грейга, которому сочувствовалъ и Комитетъ Министровъ, какъ въ интересахъ торговли, такъ и съ точки зрѣнія выгодъ казны, представлялось бы желательнымъ соединить линіи Константиновскую и Донецкую въ управленіи одного

общества, выкупивъ находящіяся въ обращеніи акціи Константиновской дороги и замѣнивъ ихъ облигаціями.

Послѣ своего назначенія Министромъ Финансовъ Ген. Ад. Грейгъ не оставилъ этой мысли и, совмѣстно съ Министромъ Путей Сообщенія, вступилъ въ переговоры съ обществами обѣихъ упомянутыхъ выше дорогъ объ условіяхъ сліянія ихъ въ одну компанію, съ предоставленіемъ послѣдней достройки Маріупольской дороги. Переговоры длились довольно долго, но къ срединѣ 1880 г. ихъ все же удалось довести до конца и выработать основанія для проектированнаго сліянія. Акціи Константиновской дороги предположено было, подобно акціямъ дорогъ Либавской и Волго-Донской, выкупить въ казну, причемъ, для избѣжанія затраты на эту операцію наличныхъ денегъ, Министръ Финансовъ призналъ возможнымъ выдать въ обмѣнъ акцій Константиновской дороги гарантированныя Правительствомъ облигаціи общества Донецкой дороги (дополнительнаго выпуска). Эта мѣра была сопряжена съ нѣкоторымъ пожертвованіемъ со стороны Правительства и несомнѣнно составляла льготу для держателей акцій, которыя получили въ замѣнъ негарантированной бумаги гарантированную *). Такой образъ дѣйствій Правительства Министръ Финансовъ оправдывалъ тѣмъ обстоятельствомъ, что, несмотря на принятое на себя казною еще въ 1869 г., при образованіи Юзомъ Новороссійскаго общества, обязательство доставить издѣліямъ Юзовскихъ заводовъ выходъ къ Азовскому морю, Правительство въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ не принимало сколько нибудь дѣйствительныхъ мѣръ къ сооруженію продолженія Константиновской дороги до Маріуполя; между тѣмъ бездоходность упомянутой дороги объяснялась именно отсутствіемъ такого продолженія. Поэтому, по убѣжденію Ген. Ад. Грейга, Правительство не могло оставить безъ вниманія тѣхъ потерь, которыя понесли акціонеры, и было нравственно обязано хотя бы

*) На рукахъ у частныхъ лицъ находилось акцій Константиновской дороги на сумму 1.338.000 р., оплаченныхъ по курсу 75 за 100 (3/4 всего акціонернаго капитала Правительство, какъ указано въ главѣ I настоящаго тома, выдало обществу въ ссуду наличными деньгами). Внесенная за эти акціи сумма 1.004.100 р. мет. составляла при переводѣ на кредитную валюту по среднему Январскому курсу 1880 г. (25 пенс. за 1 р. кред.) 1.542.297 р. кред. Правительство же, при замѣнѣ акцій облигаціями, предполагало выдавать облигаціи по расчету 95 р. за 100; при такомъ расчетѣ биржевая стоимость облигацій, подлежащихъ выдачѣ акціонерамъ, принимая во вниманіе тогдашнюю цѣну консолидированныхъ облигацій, составляла 1.620.670 р. кред. (См. предст. М. П. С. въ Комитетъ Министровъ отъ 2 Іюля 1880 г. за № 8785).

отчасти возмѣстить ихъ. Такимъ же выпускомъ дополнительныхъ облигацій Донецкой дороги Министръ Финансовъ предполагалъ покрыть: а) долги общества Константиновской дороги и б) расходы по достройкѣ Маріупольской линіи, опредѣлившіеся по предварительной расцѣночной вѣдомости въ размѣрѣ 4.929.965 р. кред.

Комитетъ Министровъ одобрилъ выработанныя условія сліянія Константиновской дороги съ Донецкою и не счелъ нужнымъ составлять новый уставъ для преобразованнаго общества Донецкой дороги, главнымъ образомъ потому, что прежній уставъ былъ утвержденъ сравнительно незадолго передъ тѣмъ—въ 1875 г. Признавалось лишь необходимымъ включить въ условія сліянія двухъ разсматриваемыхъ компаній требованіе, которое стало предъявляться всѣмъ желѣзнодорожнымъ обществамъ съ 1877 года: о пріобрѣтеніи въ Россіи всѣхъ металлическихъ принадлежностей и всего подвижнаго состава.—Государь утвердилъ положеніе Комитета 2 Августа 1880 г.

При слушаніи дѣла о достройкѣ Маріупольской дороги, Государственный Контролеръ, Статсъ-Секретарь Сольскій, назначенный на этотъ постъ въ 1878 г., послѣ того, какъ Ген. Ад. Грейгъ вступилъ въ управленіе Министерствомъ Финансовъ, возбудилъ общій вопросъ первостепенной важности. Не возражая противъ покрытія расходовъ по окончанію указанной линіи путемъ выпуска дополнительныхъ облигацій общества Донецкой дороги, онъ обратилъ вниманіе Комитета на значительность тѣхъ суммъ, которыя казнѣ вообще приходится выдавать желѣзнодорожнымъ обществамъ по оставляемымъ Правительствомъ за собою облигаціямъ и въ качествѣ ссудъ и воспособленій для обезпеченія исполненія требуемыхъ въ обще-государственныхъ видахъ работъ по усиленію провозоспособности нашихъ рельсовыхъ путей. Считая эти расходы несомнѣнно производительными, Статсъ-Секретарь Сольскій заявлялъ, однако, что онъ придаетъ особое значеніе выясненію способа будущихъ расчетовъ казны съ обществами по такимъ работамъ; между тѣмъ до самаго послѣдняго времени не было выработано никакихъ опредѣленныхъ правилъ, которыми регулировались бы взаимныя обязательства въ этомъ отношеніи Правительства и частныхъ компаній. Поэтому Государственный Контролеръ считалъ необхо-

димымъ предоставить Министру Путей Сообщенія по сношеніи съ Министромъ Финансовъ выработать, по возможности безотлагательно, соотвѣтственныя значенію ожидаемыхъ дополнительныхъ работъ и поставокъ по желѣзнымъ дорогамъ основанія для руководства ими при сдачѣ такихъ работъ и поставокъ существующимъ желѣзнодорожнымъ обществамъ и для будущихъ расчетовъ съ ними *).

Финансовое положеніе нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ въ 1880 году.

Требованіе, формулированное Государственнымъ Контролеромъ и явившееся результатомъ внимательнаго изученія финансовой стороны нашего желѣзнодорожнаго дѣла, нельзя было не привѣтствовать, какъ въ высшей степени своевременное. Дѣйствительно, дополнительные облигаціонные капиталы желѣзнодорожныхъ обществъ все пріумножались, а съ ихъ увеличеніемъ росли и долги компаній Правительству, принимавшему на себя, по большей части, реализацію облигацій. Безпрерывный ростъ такихъ долговъ, а также долговъ по разнымъ казеннымъ ссудамъ, авансамъ и воспособленіямъ, не могъ не возбуждать вполнѣ понятныхъ опасеній, особенно въ виду того, что прежнія, годами накоплявшіяся, недоимки, числившіяся почти за всѣми существовавшими тогда желѣзнодорожными обществами, погашались лишь въ сравнительно ничтожной части ихъ, въ большинствѣ же случаевъ все увеличивались начисляемыми на капитальныя суммы ихъ процентами. Статистическія данныя, собранныя Коммисіею Графа Баранова, представляютъ состояніе нашего желѣзнодорожнаго хозяйства къ началу 1880 г. въ такомъ положеніи, которое нельзя назвать иначе, какъ ненормальнымъ.

Оказывалось, что изъ 37 желѣзнодорожныхъ компаній, дѣйствовавшихъ къ тому времени, только 5 за все время своего существованія не требовали приплатъ въ счетъ правительственной гарантіи и безнедоимочно выплачивали проценты и погашеніе по облигаціямъ, оставленнымъ Правительствомъ за собою; это были общества дорогъ: Московско-Курской, Московско-Ярославско-Вологодской, Курско-Кіевской, Московско-Рязанской и Рязанско-Козловской. Всѣ остальныя состояли должниками Правительства и, судя по цифрѣ долговъ, многія могли быть приписаны къ категоріи должниковъ неоплатныхъ;

*) См. Журн. Ком. Мин. 15 и 29 Іюля 1880 г.

особенно были обременены долгами подобнаго рода дороги: С. - Петербурго - Варшавская, Курско - Харьково - Азовская, Орловско-Витебская, Московско-Брестская, Орловско-Грязская, Либаво-Роменская, Одесская и Тамбово-Саратовская *).

Кромѣ производства приплатъ по гарантіи, Правительство, какъ извѣстно, выдавало желѣзнодорожнымъ обществамъ еще краткосрочныя и долгосрочныя ссуды изъ средствъ желѣзнодорожнаго фонда на покрытіе расходовъ, требовавшихся на самыя разнообразныя нужды—какъ строительныя, такъ и эксплоатаціонныя; затѣмъ оно нерѣдко передавало компаніямъ подвижной составъ и другія желѣзнодорожныя принадлежности, заготовленныя по казеннымъ заказамъ, засчитывая цѣны этихъ принадлежностей долгомъ за обществами.

Съ принятіемъ въ расчетъ и этихъ долговъ, общая задолженность желѣзнодорожныхъ компаній Правительству къ началу 1880 г. выражалась въ слѣдующихъ цифрахъ:

1) Долги обществъ Правительству за произведенныя послѣднимъ приплаты въ счетъ казенной гарантіи акцій и облигацій, выпущенныхъ самими обществами ..... 191.559.221,19 р. мет. и 14.546.344,05 » кред.

2) Числящіяся за обществами недоимки по уплатѣ процентовъ и погашенія на облигаціи, принятыя Правительствомъ ..... 123.212.690,74 р. мет. и 5.115.374,84 » кред.

	Долги Правительству за приплаты по гарантіи акцій и облигацій, выпущенныхъ самими обществами. (въ кред. руб.).	Недоимки по уплатѣ % и погашенія по облигаціямъ, оставленнымъ Правительствомъ за собою. (въ мет. руб.).
*) Долги этихъ дорогъ составляли:		
По С.-Петербурго-Варшавской дорогѣ	59.256.430	—
— Курско-Харьково-Азовской —	28.828.066	748.043
— Орловско-Витебской —	20.264.064	—
— Московско-Брестской —	11.875.196	7.815.243
— Орловско-Грязской —	13.279.008	637.121
— Либаво-Роменской —	—	11.496.818
— Одесской —	—	11.130.301
— Тамбово-Саратовской —	—	11.029.407

3) Долги по ссудамъ изъ желѣзнодорожнаго фонда.....	14.144.437,05 р. мет. и 128.712.178,08 » кред.
4) Издержки Правительства на изготовленіе желѣзнодорожныхъ принадлежностей, на производство изысканій и т. п.....	77.865.875,42 р. кред.
Итого.....	151.903.471,84 р. мет. и 403.252.649,53 » кред.

Если перевести металлическіе рубли на кредитные по курсу, принятому Коммисіею Графа Баранова (5 р. 98 к. за полуимперіалъ тогдашняго чекана), то получится общая цифра въ 579.637.651 р. кред., выражающая собою задолженность желѣзнодорожныхъ обществъ Правительству по приведеннымъ статьямъ.

Въ эту цифру не вошли, однако, расчеты желѣзныхъ дорогъ съ желѣзнодорожнымъ фондомъ по принятымъ Правительствомъ отъ частныхъ компаній желѣзнодорожнымъ бумагамъ; подобныя операціи по самому существу своему составляли совершенно отдѣльную категорію финансовыхъ оборотовъ обществъ. Если же къ приведенному выше итогу прибавить цифру и этихъ долговъ (т. е. включить въ него суммы, выданныя Правительствомъ частнымъ обществамъ въ счетъ облигаціонныхъ капиталовъ ихъ, какъ вошедшихъ въ составъ консолидированныхъ займовъ, такъ и оставленныхъ въ распоряженіи Правительства) и причислить къ тому же итогу суммы, выданныя въ качествѣ авансовъ на усиленіе перевозочныхъ средствъ и на приспособленіе нѣкоторыхъ дорогъ къ перевозкѣ воинскихъ тяжестей, то въ результатѣ получится цифра въ 1.092.224.082 р. кред., которая и выразитъ собою всю совокупность долговъ желѣзнодорожныхъ обществъ казнѣ къ 1 Января 1880 г.

Цифра эта говоритъ сама за себя и едва ли требуетъ какого либо поясненія.

Въ довершеніе печальнаго состоянія нашего желѣзнодорожнаго хозяйства желѣзнодорожный фондъ уже въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ, какъ извѣстно, продолжалъ существовать только номинально: наличность его была окончательно истощена и за нимъ числился долгъ Государственному Казначей-

ству, простиравшійся къ 1880 г. до 174.069.037 р. кред. Для возмѣщенія этого долга Ген. Ад. Грейгъ прибѣгъ въ 1880 г. къ выпуску новаго консолидированнаго займа на 150.000.000 р. мет. Заемъ удалось реализовать въ Россіи, безъ всякаго посредничества заграничныхъ банкировъ и съ присвоеніемъ ему всего 4% интереса *); но уплатить изъ добытыхъ средствъ весь долгъ Государственному Казначейству не представилось возможности, въ виду необходимости подкрѣпленія наличныхъ рессурсовъ фонда, и къ 1881 г. за этимъ послѣднимъ продолжалъ числиться долгъ Государственному Казначейству въ цифрѣ 134.875.702 р. кред. Наличность же фонда къ тому же времени показана Коммисіею Графа Баранова въ 20.342.289,65 р. кред., но въ докладѣ Коммисіи **) по поводу приведенной цифры содержится замѣчаніе: «остатокъ этотъ не можетъ быть разсматриваемъ какъ дѣйствительный; если принять въ расчетъ числящіеся въ средствахъ фонда, оставленные за Правительствомъ, но еще не реализованные облигаціонные капиталы, которые въ 1880 г. составляли сумму въ 116.400.000 р. кред., то въ фондѣ окажется не остатокъ, а недостатокъ въ 96.057.710,35 р. кред.».

Эволюція во взглядахъ Правительства на роль Государства въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ.

Такое положеніе спеціально желѣзнодорожныхъ рессурсовъ Государства находилось въ рѣзкомъ контрастѣ съ состояніемъ нашихъ общихъ бюджетныхъ средствъ, которое, за время управленія Министерствомъ Финансовъ Ген. Ад. Грейга, успѣло значительно окрѣпнуть, благодаря отчасти хорошимъ урожаямъ и оживленію промышленности, проявившемуся послѣ окончанія войны, отчасти спеціальнымъ мѣрамъ, принятымъ съ цѣлью возвышенія государственныхъ доходовъ (напр. увеличенію размѣра ввозныхъ пошлинъ, установленію дополнительнаго сбора съ желѣзнодорожныхъ пассажировъ и др.); росписи за 1878 и 1879 г.г. были сведены съ превышеніемъ обыкновенныхъ доходовъ надъ обыкновенными расходами, выразившимся въ цифрахъ 25.708.084 р. и 20.029.234 р. Положеніе же желѣзнодорожнаго хозяйства, какъ указано выше, все ухудшалось. Это обстоятельство наглядно доказывало, что Правительство, поощряя щедрыми пожертвованіями

*) Заемъ былъ выпущенъ на основаніи Высочайшаго указа 12 Мая 1880 года.
**) Часть II, стр. 76.

дѣло желѣзнодорожнаго строительства, недостаточно ограждало свои интересы въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ и обставляло свое участіе въ такихъ предпріятіяхъ мало выгодными условіями. Вліяніе Правительства на веденіе желѣзнодорожными обществами ихъ денежныхъ оборотовъ было прямо ничтожно: правительственныя ревизіи счетоводства компаній, какъ засвидѣтельствовано Коммисіею Графа Баранова, велись безъ должной регулярности и отличались крайнимъ разнообразіемъ пріемовъ повѣрки счетовъ, такъ какъ общихъ правилъ на этотъ предметъ не существовало и Правительствомъ не было выработано однороднаго способа для опредѣленія даже цифры чистаго дохода желѣзнодорожныхъ предпріятій. Слѣдствіемъ такого положенія вещей являлась невозможность для Правительства противодѣйствовать производству компаніями преувеличенныхъ затратъ на эксплоатацію ввѣренныхъ имъ линій, а также своевременно дѣлать повѣрку суммъ, требуемыхъ обществами въ счетъ правительственной гарантіи по ихъ акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталамъ.

Уже со второй половины семидесятыхъ годовъ въ средѣ руководящихъ государственныхъ дѣятелей того времени стало все чаще и тверже высказываться убѣжденіе, что Правительство не облечено достаточною властью по отношенію къ желѣзнодорожнымъ обществамъ. Ген. Ад. Грейгъ съ перваго же года своего вступленія въ должность Государственнаго Контролера (въ 1874 г.) докладывалъ Государю о необходимости разработать подробныя правила для достиженія болѣе дѣйствительнаго правительственнаго надзора за порядкомъ управленія и хозяйственностью оборотовъ желѣзнодорожныхъ компаній, и уже тогда для изученія этого вопроса по Высочайшему повелѣнію была учреждена особая Коммисія изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ. Тому же, назрѣвшему въ правительственныхъ сферахъ сознанію необходимости правительственнаго вмѣшательства въ распорядки желѣзнодорожныхъ обществъ, нерѣдко не согласовавшіеся ни съ интересами Государства, ни съ выгодами третьихъ лицъ, слѣдуетъ приписать и мысль объ учрежденіи верховной Коммисіи объ изслѣдованіи желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Далѣе, разныя частныя мѣры, принимавшіяся по отношенію къ желѣзнодорожнымъ компаніямъ,—включеніе въ составъ правленій директоровъ отъ Правительства, введеніе въ уставы

желѣзнодорожныхъ компаній правила о періодическомъ пересмотрѣ предѣльныхъ тарифовъ, предъявленіе обществамъ требованія о пропускѣ по эксплоатируемымъ ими линіямъ вагоновъ, принадлежащихъ другимъ компаніямъ—всѣ эти мѣры, какъ уже было указано, несомнѣнно являлись показателями постепеннаго роста и развитія все той же основной идеи.

Мысль о необходимости усиленія правительственнаго воздѣйствія на желѣзнодорожныя компаніи неоднократно находила себѣ выраженіе и въ сужденіяхъ Комитета Министровъ. Такъ, въ 1879 г. бывшій Министръ Путей Сообщенія, Инженеръ-Генералъ Мельниковъ, который въ теченіе всей своей служебной карьеры отстаивалъ убѣжденіе, что Правительству въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ должна принадлежать преобладающая роль, обращалъ вниманіе Комитета на то, «что при значительности затратъ, уже произведенныхъ Правительствомъ и еще имѣющихся въ виду на дѣло окончательнаго устройства существующихъ у насъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, а равно въ виду недостаточности чистаго дохода отъ эксплоатаціи сихъ дорогъ, усиленіе контроля Правительства за цѣлесообразностью распоряженій частныхъ желѣзнодорожныхъ управленій по эксплоатаціи содержимыхъ ими линій представляется шагомъ первостепенной государственной важности» *).

Затѣмъ въ 1880 г., при обсужденіи вопроса о порядкѣ дальнѣйшихъ занятій Коммисіи Графа Баранова, отъ лица всего состава Комитета Министровъ было высказано, что «Комитетъ признаетъ необходимость изданія общаго желѣзнодорожнаго закона, который восполнилъ бы безспорно существующій недостатокъ нашего законодательства въ смыслѣ точнѣйшаго опредѣленія обязанностей и отвѣтственности желѣзнодорожныхъ обществъ по отношеніямъ ихъ къ Правительству, между собою и къ публикѣ, и выработки общихъ основаній для установленія желѣзнодорожныхъ тарифовъ» **).

Въ томъ же 1880 г. Статсъ-Секретарь Сольскій внесъ въ Комитетъ Министровъ предложеніе о ближайшемъ опредѣленіи порядка будущихъ расчетовъ Правительства съ желѣзно-

---

*) См. Журн. Ком. Мин. 6 и 13 Марта 1879 г. по дѣлу объ усиленіи провозной способности Харьково-Николаевской жел. дороги.

**) См. Журн. Ком. Мин. 10 и 17 Іюня 1880 года.

дорожными обществами по выдаваемымъ имъ изъ казенныхъ средствъ денежнымъ рессурсамъ (объ этомъ предложеніи только что было говорено). Вскорѣ потомъ Государственный Контролеръ выступилъ съ другимъ проектомъ: онъ заявилъ, что такъ какъ предпринятая по Высочайшему повелѣнію разработка положенія о контролѣ надъ оборотами желѣзнодорожныхъ обществъ, какъ общей законодательной мѣры (см. выше), потребуетъ болѣе или менѣе продолжительнаго времени, то представлялось бы полезнымъ, не ожидая завершенія упомянутой законодательной работы, подчинить ближайшему правительственному контролю тѣ желѣзныя дороги, которыя требуютъ постоянныхъ приплатъ и пособій отъ казны. Если принять во вниманіе, что въ такихъ отношеніяхъ къ Правительству находилось большинство нашихъ желѣзныхъ дорогъ, то станетъ понятнымъ, насколько энергичнымъ шагомъ являлась эта мѣра, одобренная Государемъ, по положенію Комитета Министровъ, 19 Декабря 1880 года.

Итакъ, дальнѣйшее веденіе желѣзнодорожнаго хозяйства на прежнихъ основаніяхъ было признано недопустимымъ; концессіонная система, въ тѣхъ формахъ, которыя она приняла у насъ, осуждалась, какъ несогласная съ интересами Государства; коренныя улучшенія въ ней представлялись настоятельно необходимыми. Упорядоченіе нашего желѣзнодорожнаго дѣла ожидалось отъ проведенія начала болѣе активнаго, чѣмъ до того времени, вмѣшательства Правительства въ распоряженія частныхъ компаній;—оставалось сдѣлать одинъ шагъ, чтобы дойти до признанія пользы передачи, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, завѣдыванія желѣзнодорожными предпріятіями непосредственно въ руки Правительства. И дѣйствительно въ концѣ 1880 г. стали наблюдаться нѣкоторые симптомы, указывавшіе на работу мысли отдѣльныхъ представителей высшаго Правительства именно въ этомъ направленіи. Въ Сентябрѣ упомянутаго года, при разсмотрѣніи въ Комитетѣ Министровъ дѣла о способѣ осуществленія Екатеринбурго-Тюменскаго участка разрѣшенной въ 1875 г. Сибирской дороги *), Управлявшій въ то время Министерствомъ

*) 19 Декабря 1875 г. Государь утвердилъ направленіе предположенной тогда Сибирской дороги отъ Нижняго-Новгорода по нагорному берегу Волги на Казань, Екатеринбургъ, Камышловъ и Тюмень. Изложеніе подробностей хода этого дѣла, какъ касающагося исторіи Сибирской дороги, не входитъ въ задачу настоящаго очерка.

Финансовъ, въ качествѣ Товарища Министра, Тайный Совѣтникъ Бунге, заявилъ, что хотя тѣ 10 или 11 мил. рублей, которые понадобятся для осуществленія разсматриваемой линіи, и не могутъ быть взяты изъ желѣзнодорожнаго фонда за необходимостью ассигновать имѣющіеся въ наличности рессурсы его на расходы по усиленію провозоспособности нѣкоторыхъ нашихъ линій, уже утвержденные Высочайшею властью, тѣмъ не менѣе денежныя средства въ указанномъ размѣрѣ могутъ быть пріисканы Министромъ Финансовъ, не прибѣгая къ значительнымъ кредитнымъ операціямъ *). Если принять въ соображеніе, что въ своемъ представленіи по этому дѣлу Тайный Совѣтникъ Бунге предполагалъ начать работы по проложенію Екатеринбурго-Тюменской линіи распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія, съ выдачею для этой цѣли аванса въ 2 мил. руб., что и было одобрено Комитетомъ, то едва ли останется сомнѣніе въ томъ, что онъ предусматривалъ возможность продолженія постройки упомянутой линіи тѣмъ же способомъ.

Такое же отношеніе къ указанному вопросу обнаружилось и въ особомъ Присутствіи по продовольственной части, учрежденномъ согласно положенію Комитета Министровъ, одобренному Государемъ 29 Октября 1880 г. Присутствіе было образовано для изысканія средствъ къ оказанію помощи населенію южныхъ и нѣкоторыхъ поволжскихъ губерній, пострадавшихъ отъ неурожая, и состояло изъ Министровъ: Внутреннихъ Дѣлъ (Гр. Лорисъ-Меликова), Финансовъ (Дѣйств. Тайн. Сов. Абазы) и Путей Сообщенія (Посьета) и Управлявшаго Министерствомъ Государственныхъ Имуществъ (Статсъ-Секретаря Свѣтлѣйшаго Князя Ливена). Самымъ надежнымъ средствомъ для доставленія населенію средствъ къ пропитанію были признаны общественныя работы, средства на учрежденіе которыхъ имѣли быть отпущены казною; въ число этихъ работъ входило между прочимъ и устройство, съ помощью мѣстныхъ рабочихъ рукъ, земляного полотна для продолженія на западъ, до ст. Казанки Харьково-Николаевской линіи, Донецкой желѣзной дороги,—продолженія, которое, какъ извѣстно, было признано желательнымъ еще въ 1875 г. Въ самомъ засѣданіи Присутствія способъ дальнѣйшаго сооруже-

*) См. Журн. Ком. Мин. 23 Сентября 1880 года.

нія названной желѣзнодорожной линіи не былъ предрѣшенъ *), но на отдѣльномъ совѣщаніи по тому же предмету, въ которомъ участвовали Министры Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ и Товарищъ Министра Государственныхъ Имуществъ Гофмейстеръ Куломзинъ, была признана польза отстройки этой линіи на средства казны **).

Возвращеніе къ способу постройки желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ Правительства.

Наконецъ, въ началѣ 1881 г., мысль о возвращеніи къ давно оставленному способу постройки желѣзныхъ дорогъ непосредственнымъ распоряженіемъ Правительства принимаетъ вполнѣ осязательныя формы, причемъ главнымъ поборникомъ ея является Министръ Финансовъ, Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Абаза, къ которому примкнулъ и Ген. Ад. Посьетъ. Этотъ послѣдній въ Январѣ упомянутаго года внесъ въ Комитетъ Министровъ проектъ сооруженія *на средства казны Западно-Донецкой* (Криворогской) линіи, о которой шла рѣчь въ продовольственныхъ совѣщаніяхъ, а также *Баскунчакской солевозной* дороги, признанной полезною еще въ 1873 г. (см. гл. III настоящаго тома), съ учрежденіемъ для руководства постройкою обѣихъ линій особаго временнаго управленія изъ представителей вѣдомствъ Внутреннихъ Дѣлъ, Путей Сообщенія, Финансовъ и Государственныхъ Имуществъ. Подробное изслѣдованіе направленія проектированныхъ линій и точное опредѣленіе ихъ стоимости должно было составить задачу ближайшаго будущаго; въ данную минуту представлялся на разрѣшеніе Комитета лишь принципіальный вопросъ о способѣ ихъ постройки и о немедленномъ приступѣ къ ихъ осуществленію для доставленія заработковъ нуждавшемуся населенію ***).

Въ засѣданіи Комитета, посвященномъ этому дѣлу, Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Абаза произнесъ глубоко знаменательную рѣчь, въ которой онъ намѣтилъ наиболѣе, по его мнѣнію, раціональныя основанія для будущей желѣзнодорожной политики русскаго Правительства. Рѣчь Министра

---

*) По крайней мѣрѣ въ журналѣ Присутствія отъ 3 Декабря 1881 г. (Дѣло Хоз. Деп. М-ва Вн. Дѣлъ), въ которомъ идетъ рѣчь объ упомянутой линіи, на это не содержится никакого указанія.

**) Такой результатъ совѣщанія, журнала котораго не было составлено, засвидѣтельствованъ однимъ изъ участниковъ—Статсъ-Секретаремъ Куломзинымъ.

***) См. предст. М-ра П. С. въ Ком. Мин отъ 22 Января 1881 г. за № 994.

Финансовъ и, въ особенности, отношеніе къ ней Комитета Министровъ знаменуютъ собою наступленіе новой эпохи въ исторіи нашего желѣзнодорожнаго дѣла; эта рѣчь стоитъ какъ бы на грани двухъ періодовъ: одного, отходящаго въ область прошлаго, характернымъ признакомъ котораго являлась широкая самостоятельность въ дѣйствіяхъ желѣзнодорожныхъ компаній, почти не стѣсняемая вмѣшательствомъ Правительства, и другаго, только наступающаго, въ которомъ Правительство призывалось къ энергической дѣятельности какъ по надзору за частными обществами, такъ и по самостоятельному завѣдыванію постройкою и эксплоатаціею рельсовыхъ путей. «Неустройство желѣзнодорожнаго у насъ дѣла въ финансовомъ отношеніи, говорилъ Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Абаза, дошло въ послѣднее время до крайнихъ предѣловъ. Изъ числа существующихъ желѣзнодорожныхъ обществъ не болѣе пяти—шести находятся въ столь удовлетворительномъ состояніи, что даютъ акціонерамъ извѣстную прибыль сверхъ гарантированнаго Правительствомъ дохода, большинство же обременяютъ Государственное Казначейство требованіемъ гарантіи почти въ полномъ размѣрѣ, а весьма многія не имѣютъ даже достаточныхъ средствъ для удовлетворенія текущихъ эксплоатаціонныхъ расходовъ. Столь печальное состояніе хозяйства въ громадномъ большинствѣ желѣзнодорожныхъ компаній объясняется тѣми условіями, въ которыя поставлена у насъ финансовая сторона желѣзнодорожнаго дѣла. При малой еще доходности большей части нашихъ рельсовыхъ путей, выработка ими какого либо дохода сверхъ дарованной имъ Правительствомъ гарантіи представляется возможною лишь въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ, и то только при условіи самаго раціональнаго и бережливаго управленія. Между тѣмъ, при настоящемъ положеніи дѣла, частные акціонеры, не предвидя возможности увеличенія своихъ прибылей на затраченные ими въ желѣзнодорожныя предпріятія капиталы, относятся крайне равнодушно къ хозяйству принадлежащихъ имъ линій и, не будучи побуждаемы личнымъ интересомъ къ лучшему веденію дѣла, довольствуются гарантированнымъ Правительствомъ неизмѣннымъ доходомъ; тѣ же общества, акціи которыхъ не гарантированы, находятся постоянно въ безнадежномъ положеніи. Такимъ образомъ, большинство нашихъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ существуютъ исклю-

чительно на казенные капиталы и представляютъ собою ненормальное явленіе: съ одной стороны—расходованія казенныхъ денегъ безъ достаточнаго контроля, а съ другой—частнаго управленія, не побуждаемаго къ улучшеніямъ личнымъ интересомъ. Между тѣмъ, въ виду громаднаго вліянія, которое оказываютъ рельсовые пути въ дѣлѣ развитія экономической жизни Государства, приведеніе ихъ въ надлежащее устройство и упроченіе существованія самыхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій представляется настоятельно необходимымъ. Независимо отъ этого, освобожденіе государственной казны отъ тѣхъ громадныхъ расходовъ, которые вызываются ежегодными приплатами по гарантіи, а также отъ весьма значительныхъ затратъ на поддержаніе и улучшеніе желѣзныхъ дорогъ, является вопросомъ первостепенной важности. Изысканіе радикальныхъ средствъ къ скорѣйшему выходу изъ столь тягостнаго для Государства положенія должно составлять одну изъ главнѣйшихъ заботъ финансоваго управленія. Ближайшее изученіе нашего желѣзнодорожнаго дѣла привело уже Министра Финансовъ къ мысли о необходимости *испытать еще разъ казенный способъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ* и настоящія предположенія о постройкѣ непосредственнымъ распоряженіемъ казны Криворожской и Баскунчакской дорогъ являются первымъ опытомъ примѣненія означенной системы» *).

Комитетъ Министровъ, какъ значится въ журналѣ его, «выразилъ полное сочувствіе къ высказанному Дѣйствительнымъ Тайнымъ Совѣтниковъ Абазою взгляду» **).

Солидарность Комитета съ выводами Абазы не оставляетъ сомнѣній въ томъ, что процессъ эволюціи воззрѣній на роль Правительства въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ,—процессъ, признаки котораго, неоднократно отмѣченные въ предшествующемъ изложеніи, наблюдались въ высшихъ правительственныхъ сферахъ со второй половины семидесятыхъ годовъ,—къ началу 1881 г. уже могъ считаться окончательно завершившимся. Многія изъ неблагопріятныхъ сторонъ концессіонной системы—напр. возрастаніе задолженности желѣзнодорожныхъ компаній Правительству, отсутствіе должнаго вліянія Пра-

*) См. Журн. Ком. Мин. 27 Января и 3 Февраля 1881 г.
**) Государь утвердилъ положеніе Комитета 6 Февраля.

вительства на ходъ дѣлъ въ частныхъ обществахъ—собственно говоря успѣли обнаружиться и ранѣе указанной эпохи (второй половины семидесятыхъ годовъ), но въ то время отношеніе къ нимъ Правительства было совершенно иное, чѣмъ впослѣдствіи: мѣры, которыя принимались для исправленія замѣченныхъ недостатковъ, ограничивались сначала почти исключительно палліативами — усовершенствованіями преимущественно формальнаго характера, не затрагивавшими самаго существа организаціи концессіонной системы. Основной принципъ, усвоенный Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ, — поощреніе исключительно частной иниціативы въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ—считался неприкосновеннымъ; всякая попытка поколебать этотъ принципъ, какъ доказалъ примѣръ Графа Алексѣя Павловича Бобринскаго, была осуждена на неудачу. Послѣ оставленія Рейтерномъ поста Министра Финансовъ прежняя система хотя и продолжала держаться, но мало по малу какъ бы утрачивала характеръ исключительности, прежде ей присущей; принципіальныхъ споровъ о способѣ сооруженія желѣзнодорожныхъ линій болѣе не возникало, да и самый вопросъ о постройкѣ новыхъ рельсовыхъ путей, въ виду стеченія особыхъ обстоятельствъ, какъ извѣстно, былъ отодвинутъ на второй планъ; въ то время преобладали заботы объ улучшеніи условій движенія на отстроенныхъ уже рельсовыхъ путяхъ, а это дѣло было вполнѣ естественно поручить компаніямъ, завѣдывавшимъ такими путями, тѣмъ болѣе, что отъ предпринятыхъ улучшеній ожидалось увеличеніе доходности самыхъ компаній и, слѣдовательно, предвидѣлась возможность уплаты обществами въ будущемъ хотя бы части ихъ долговъ Правительству. Такимъ образомъ, въ бытность Министромъ Финансовъ Ген. Ад. Грейга вопроса о непосредственномъ участіи казны въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, въ качествѣ предпринимателя, вовсе не возбуждалось и потому онъ самою силою вещей потерялъ свой острый характеръ; наряду съ этимъ росло и крѣпло сознаніе необходимости умѣрить произволъ частныхъ компаній въ распоряженіи дѣломъ столь первостепенной государственной важности, какъ управленіе желѣзными дорогами. Почва для проведенія взглядовъ новаго Министра Финансовъ была уже готова—оставалось только ею воспользоваться.

Первый случай выкупа въ казенное управленіе частной желѣзной дороги (Харьково - Николаевской).

Возстановленіемъ принципа казенной постройки желѣзныхъ дорогъ не исчерпывалась программа Абазы: Министръ Финансовъ высказалъ еще убѣжденіе, что было бы полезно въ непродолжительномъ времени приступить *къ постепенному принятію въ казенное управленіе нѣкоторыхъ частныхъ желѣзнодорожныхъ линій*, переходъ которыхъ въ руки Правительства, въ виду ихъ разстроеннаго финансоваго положенія, не будетъ сопряженъ съ большими денежными затратами *). Подобный планъ являлся логическимъ послѣдствіемъ того основнаго взгляда, на которомъ была построена вся система: разъ пережило себя прежнее убѣжденіе въ неспособности органовъ государства къ веденію желѣзнодорожнаго хозяйства, не имѣлось уже болѣе основаній къ отстраненію этихъ органовъ отъ завѣдыванія не только постройкою проектированныхъ рельсовыхъ путей, но и эксплоатаціею уже отстроенныхъ линій, неудовлетворительно управлявшихся частными компаніями. Къ разсматриваемому времени Министромъ Финансовъ уже были выработаны главныя основанія выкупа въ казну одной изъ такихъ линій—Харьково-Николаевской. Какъ извѣстно, въ 1879 и 1880 г.г. было принято рѣшеніе проложить на всемъ протяженіи отъ Харькова до Николаева вторую пару рельсовъ и предпринять капитальныя работы для улучшенія условій движенія по линіи; расходы были исчислены въ суммѣ свыше 26 мил. р. кр. При обсужденіи вопроса о прокладкѣ втораго пути въ Комитетѣ Министровъ, между прочимъ, было высказано мнѣніе, что мѣра эта можетъ быть признана неотложною лишь въ томъ случаѣ, если не имѣется надежды въ скоромъ времени продолжить до Харьково-Николаевской дороги Донецкую линію. Въ то время осуществленія такого предположенія не ожидалось еще въ близкомъ будущемъ; но въ виду неурожая, постигшаго въ 1880 г. нѣкоторыя южныя губерніи, обстоятельства измѣнились и развѣтвленіе Донецкой дороги на западъ къ ст. Казанкѣ Харьково-Николаевской дороги (Криворогская линія) поставлено, какъ извѣстно, на первую очередь. Сооруженіемъ этого рельсоваго пути значительно сокращалось разстояніе отъ центральнаго раіона Донецкаго каменноугольнаго бассейна до мѣстности, прорѣзываемой Знаменско-Николаевскимъ участкомъ Харьково-Николаевской линіи, въ

*) См. Журн. Ком. Мин. 28 Января и 3 Февраля 1881 г.

виду чего Криворогская дорога должна была открыть новый кратчайшій путь для движенія Донецкаго каменнаго угля въ раіонъ Фастовской и Юго-Западныхъ дорогъ. При такомъ положеніи дѣла въ значительной степени устранялись причины, требовавшія усиленія провозоспособности Харьково-Николаевской дороги до размѣровъ, предположенныхъ Комитетомъ Министровъ въ 1879 и позднѣе въ 1880 г.г. Министръ Финансовъ не былъ въ состояніи опредѣлить въ точности въ разсматриваемое время, на какую именно сумму, при условіи постройки Криворогской линіи, могутъ сократиться расходы на усиленіе Харьково-Николаевской дороги, но, по предварительнымъ расчетамъ его, сумма эта должна была приближаться къ 13 мил. руб., т. е. составляла около 50% стоимости первоначально предположенныхъ работъ. Поэтому Министръ Финансовъ склонялся къ отмѣнѣ проектированныхъ ранѣе капитальныхъ исправленій; но тутъ возникало затрудненіе: относительно порядка и условій производства указанныхъ исправленій уже состоялось окончательное соглашеніе съ обществомъ, и, пока это послѣднее владѣло дорогой, было бы, по мнѣнію Министра Финансовъ, неудобно вносить какія либо измѣненія въ разъ уже заключенныя условія. Между тѣмъ измѣненія были необходимы и не только въ виду вновь предположенной постройки Криворогской дороги, но и вслѣдствіе того, что новый Министръ Финансовъ признавалъ необходимымъ наряду съ усиленіемъ дороги увеличить и расширить Николаевскій портъ, о чемъ въ первоначально заключенныхъ съ Харьково-Николаевской дорогой условіяхъ не было рѣчи. Кромѣ того Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Абаза обратилъ вниманіе на то, что хотя Правительство владѣетъ $^4/_5$ всего числа акцій Харьково-Николаевской дороги (см. гл. II настоящаго тома), оно тѣмъ не менѣе не пользуется, какъ ему бы подобало, преобладающимъ вліяніемъ на дѣла компаніи, такъ какъ имѣетъ въ составѣ правленія лишь одного представителя. Весь этотъ рядъ соображеній привелъ Министра Финансовъ къ заключенію, что какъ дѣло эксплоатаціи и дальнѣйшаго расширенія Харьково-Николаевской дороги, такъ и ходъ сооруженія и будущей дѣятельности казенной Криворогской дороги значительно выиграли бы, если бы Харьково-Николаевская дорога перешла въ завѣдываніе Правительства, тѣмъ болѣе, что, въ виду незначительнаго числа акцій, находившихся въ частныхъ рукахъ, выкупъ этихъ

акцій въ казну не могъ оказаться сопряженнымъ со сколько нибудь крупными затратами государственныхъ средствъ.

Въ Февралѣ 1881 г. проектъ выкупа Харьково-Николаевской дороги въ казну былъ окончательно разработанъ и готовъ ко внесенію въ Комитетъ Министровъ, но тутъ разразилась катастрофа 1 Марта. Мученическая смерть прервала драгоцѣнные для Россіи дни священной памяти Царя-Освободителя и оставленное имъ наслѣдіе перешло во власть Его Вѣнценоснаго Преемника.

Общій взглядъ на нашу желѣзнодорожную политику за періодъ времени 1868—1881 г.г.

Періодъ времени, разсмотрѣнный въ настоящемъ томѣ и обнимающій собой вторую половину царствованія Императора Александра II, является по преимуществу временемъ господства въ русскомъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ концессіонной системы. Зачатки поощренія указанной системы относятся ко времени, нѣсколько болѣе раннему, но полнаго своего развитія эта система достигла въ семидесятыхъ годахъ. Въ заключеніи перваго тома настоящаго очерка было указано, что къ концу шестидесятыхъ годовъ Правительству удалось не только обезпечить успѣхъ дальнѣйшаго желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи посредствомъ привлеченія къ этому дѣлу многихъ частныхъ предпринимателей, но и существенно понизить, путемъ примѣненія начала конкурренціи, нарицательную поверстную стоимость желѣзнодорожныхъ сооруженій. Этотъ успѣхъ несомнѣнно имѣлъ долю вліянія на упроченіе убѣжденія въ томъ, что лучшимъ средствомъ для снабженія Россіи необходимыми ей рельсовыми путями является порученіе отстройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ именно частнымъ предпринимателямъ, которые, какъ казалось, съ этихъ поръ не будутъ предъявлять къ Правительству прежнихъ неумѣренныхъ требованій. Благопріятный результатъ уже перваго консолидированнаго займа, предпринятаго, какъ и послѣдующіе выпуски консолидированныхъ облигацій, въ цѣляхъ поддержанія и поощренія исключительно частнаго желѣзнодорожнаго строительства, еще болѣе укрѣпилъ въ правительственныхъ сферахъ мысль, что при условіи примѣненія концессіонной системы и съ тою финансовою поддержкою, которую оказывало желѣзнодорожнымъ концессіонерамъ Правительство, Россія вскорѣ обогатится обширною сѣтью рельсовыхъ сообщеній. Въ этомъ отношеніи Правительство не обма-

нулось: какъ видно изъ предшествующаго изложенія, постройка желѣзныхъ дорогъ дѣйствительно пошла усиленнымъ ходомъ; но по мѣрѣ того какъ Россія покрывалась все новыми и новыми рельсовыми путями, становилось все яснѣе и яснѣе, что способъ эксплоатаціи этихъ путей не можетъ быть признанъ соотвѣтствующимъ интересамъ Государства, такъ какъ содержаніе желѣзныхъ дорогъ требовало отъ казны ежегодно возраставшихъ денежныхъ затратъ въ счетъ принятой на себя Правительствомъ гарантіи доходовъ желѣзнодорожныхъ компаній. Хотя для улучшенія такого положенія дѣла и принимались нѣкоторыя мѣры, но онѣ не достигали цѣли: державшійся еще въ нашей экономической практикѣ принципъ laissez faire затруднялъ непосредственное вмѣшательство Правительства въ дѣла частныхъ компаній, и Правительство ограничивалось изысканіемъ способовъ привлеченія къ желѣзнодорожному дѣлу по возможности благонадежныхъ, на его взглядъ, предпринимателей, отъ которыхъ оно ожидало раціональнаго веденія хозяйства на уступаемыхъ имъ линіяхъ. Что подобныя попытки не имѣли прочнаго успѣха доказывается уже самымъ фактомъ частой смѣны системъ выдачи желѣзнодорожныхъ концессій: съ 1868 по 1875 г. ихъ было испробовано, какъ извѣстно, четыре. Между тѣмъ результаты эксплоатаціи нашей рельсовой сѣти, которая съ 1871 г. находилась цѣликомъ въ завѣдываніи частныхъ компаній (за исключеніемъ незначительной Ливенской вѣтви), вызвали серьезныя опасенія за финансовую состоятельность послѣднихъ: долги частныхъ обществъ казнѣ росли въ поражающей прогрессіи. Въ концѣ концовъ стало очевиднымъ, что настало время для радикальнаго упорядоченія всей системы нашего желѣзнодорожнаго хозяйства, а такъ какъ отъ образа дѣйствій желѣзнодорожныхъ обществъ прежде всего страдали интересы Правительства, непрерывно приносившаго ради нихъ денежныя жертвы, то было естественно остановиться на мысли, что дѣло такого упорядоченія должно взять въ свои руки именно Правительство. Ставъ на такую точку зрѣнія, государственные люди того времени должны были отрѣшиться отъ начала невмѣшательства Государства въ дѣла частныхъ компаній, и дѣйствительно, какъ отмѣчено въ настоящей и предшествующей главахъ, со второй половины семидесятыхъ годовъ начинаютъ прилагаться усилія къ упроченію вліянія Правительства на веденіе хозяйства нашихъ желѣзныхъ дорогъ,

а въ началѣ восьмидесятыхъ—уже безъ всякихъ обиняковъ провозглашается польза предоставленія во власть Правительства дѣла завѣдыванія какъ постройкою, такъ и эксплоатаціею рельсовыхъ сообщеній страны. Такимъ образомъ, ко времени вступленія на престолъ Императора Александра III главнѣйшіе пункты программы, проведеніемъ которой Правительство надѣялось упорядочить наше желѣзнодорожное хозяйство, уже были въ общихъ чертахъ намѣчены. Возстановленіе значенія Правительства, какъ верховнаго руководителя желѣзнодорожнымъ дѣломъ—таковъ былъ лозунгъ будущей желѣзнодорожной политики. Руководительство имѣлось въ виду двоякое: или *непосредственное*, т. е. постройка и эксплоатація желѣзнодорожныхъ линій распоряженіемъ казны и выкупъ въ казну дорогъ, до тѣхъ поръ находившихся въ завѣдываніи частныхъ компаній,— или же *факультативное*, заключающееся въ возможности для Правительства въ каждомъ данномъ случаѣ направлять въ желательномъ для Государства смыслѣ дѣятельность желѣзнодорожныхъ компаній по управленію ввѣренными имъ рельсовыми путями.

Создать изъ этихъ элементовъ стройную и послѣдовательную систему и мощною рукою провести ее въ жизнь выпало на долю въ Бозѣ почившаго Царя-Миротворца.

СѢТЬ 1870 г.

КАРТА ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССІИ.

Ледовитый Океанъ

Бѣлое М.

Ботническій зал.

Балтійское Море

Черное Море

Каспійское Море

Азовское Море

Картогр зав А Ильина СПБ

УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:

Линіи, включенныя въ сѣть согласно Выс. утв. 1 и 27 Марта 1870 г. положеніямъ Комитета Министровъ

Линіи, отстроенныя / , строившіяся } ко времени утвержденія сѣти 1870 г.

СѢТЬ 1873 г.

КАРТА ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССІИ.

Картогр зав. А Ильина СПБ

УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:

Линіи включенныя въ сѣть согласно Выс. утверж. 20 Іюня 1873 г. положенію большинства Комитета Министровъ

Линіи построенныя } ко времени утвержденія сѣти 1873 г.
Линіи построившіяся }

СѢТЬ 1875 г.

Картогр. зав. А. Ильина СПБ.

УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:

Линіи, включенныя въ сѣть согласно Выс. утв. 22 Апрѣля 1875 г. положенію Комитета Министровъ

Линіи, отстроенныя } ко времени утвержденія сѣти 1875 г.
. . . , строившіяся }

ЗАМѢЧЕННЫЯ ОПЕЧАТКИ.

Стр.	*Строки.*	*Напечатано.*	*Слѣдуетъ читать.*
89	18 сверху	инстаниіи	инстанціи
100	примѣч.	обшества	общества
102	примѣч.	Доклдъ	Докладъ
120	4 сверху	Рижско-Вяземской	Ряжско-Вяземской
137	примѣч.	Ландва рово-	Ландварово-
216	18 снизу	фарватерар	фарватера р.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 069301874